

cndp

Commission particulière

du débat public

Mise à grand gabarit

de la liaison fluviale

Bray/Seine-Nogent/Seine



Débat Public

Petite Seine
GRAND GABARIT

Compte-rendu
du débat public

30 MARS 2012

Directeur de la publication : Patrick LEGRAND
Rédaction : IDES Consultants
Maquette : Campardou Communication
Crédit photos : IDES Consultants
Impression : Reliefdoc
Document imprimé sur du papier recyclé



Sommaire

01 INTRODUCTION **P.05**

02 CADRE LÉGAL ET CONTEXTE DE CE DÉBAT PUBLIC **P.09**

A- Le cadre légal.....	p.10
B- Le maître d'ouvrage, Voies navigables de France.....	p.10
C- Le projet mis au débat.....	p.11

03 PRÉPARATION ET ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC **P.13**

A- La préparation.....	p.14
1. La rédaction du dossier du débat et de sa synthèse avec le maître d'ouvrage	
2. La constitution de la CPDP et du secrétariat général	
3. L'installation matérielle du bureau de la CPDP	
4. Le choix des prestataires sous la responsabilité du maître d'ouvrage	
B- L'organisation.....	p.18
1. La découverte du territoire et des acteurs par des rencontres préalables au lancement du débat	
2. L'architecture du débat	
3. Le calendrier des réunions publiques et rendez-vous locaux	
4. Les relations presse en amont, pendant et jusqu'à la diffusion du compte-rendu	
5. Les données quantitatives et qualitatives sur les outils et moyens de communication utilisés pendant le débat	
C- La participation.....	p.25
1. La participation du public	
2. Les interventions complémentaires	
3. Les cahiers d'acteurs	
D- Le budget d'organisation du débat.....	p.31

04 APPORTS DU DÉBAT PUBLIC AU PROJET DE MISE À GRAND GABARIT DE LA LIAISON FLUVIALE ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE **P.33**

A- Quelques éléments significatifs d'appréciation sur le déroulement du débat public.....	p.34
1. Éléments d'analyse du débat public Petite Seine Grand Gabarit	
2. L'évolution de la position du maître d'ouvrage au cours du débat public	

Sommaire

B- Les sujets et questionnements structurants	p.39
1. Les questions de cohérence dans l'aménagement et la gestion du territoire : « quelle cohérence avec les projets passés, présents, à venir ? »	
2. L'opportunité du projet : « faut-il réaliser ce projet ? »	
3. Les sources de financement du projet : « le projet est-il finançable et comment ? »	
4. Le poids de l'histoire locale : « le projet pourrait-il se dérouler comme les précédents ? »	
5. Le questionnement des études réalisées : « faut-il examiner autrement le contexte du projet et ses conséquences éventuelles ? »	
6. Les enjeux environnementaux et de cadre de vie : « quels seront les impacts sur notre environnement ? »	
7. Les enjeux fonciers, économiques (agricoles, touristiques) : « quelles pertes économiques, quels changements d'usage à attendre/craindre du projet ? »	
8. La multifonctionnalité du canal : « le projet est-il compatible avec les différents usages du fleuve ? »	
9. Les mesures d'évitement des impacts, les compensations et travaux connexes, les retombées : « quelles conséquences positives, quelles réparations à attendre du projet ? »	
C- La concertation/la gouvernance présente et à venir : « le public participera-t-il à l'élaboration du projet ? »	p.70
1. La reconstitution d'une société du bord d'eau	
2. La concertation post-débat	

05 CONCLUSION **P.73**

06 ANNEXES **P.77**

- Décision de la CNDP
- Organismes rencontrés lors des rendez-vous préalables
- Présentation de la CPDP lors des réunions publiques
- Présentation du maître d'ouvrage lors des réunions publiques
- Dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, rédigés par VNF
- Documents de communication réalisés
- Cahiers d'acteurs
- Note de cadrage de l'autorité environnementale
- Liste des participants à l'atelier sur l'expertise des modèles hydrauliques
- Cahier des charges de l'expertise des modèles hydrauliques
- Articles parus



01

INTRODUCTION



Le débat public offre à chacun l'occasion de s'exprimer et de s'informer sur le projet mis au débat, avant même que sa mise en œuvre soit décidée par le maître d'ouvrage. Ce débat est organisé et animé par un tiers neutre, la Commission particulière du débat public (CPDP – émanation de la Commission nationale du débat public ou CNDP). L'objectif de la Commission est de permettre, comme le précisent les textes, l'expression des questions et avis sur l'opportunité, les caractéristiques et les objectifs du projet soumis au débat (quel que soit le niveau d'expertise des émetteurs de ces questions, leur statut etc.), et de garantir les bonnes conditions d'information du public.

Les grands principes du débat public sont les suivants :

- **Un principe d'équivalence**

Toute personne est traitée de façon égale, quelle que soit sa fonction ou sa qualité. Chaque participant au débat public a le droit de s'exprimer et dispose d'un temps de parole égal à celui des autres participants.

- **Un principe de transparence**

Les informations échangées au cours du débat doivent être complètes, loyales et compréhensibles pour des non-spécialistes.

- **Un principe d'argumentation**

Chaque participant au débat public doit expliquer les éléments qui fondent sa position, l'objectif étant de construire ensemble une argumentation qui s'appuie sur des éléments précis et vérifiables.

- **Un principe de neutralité**

La Commission particulière du débat public n'a aucun avis à émettre sur le projet lui-même. Sa tâche consiste à veiller à ce que le public puisse s'exprimer le plus largement et le plus librement possible, sur la base des informations les plus complètes.

- **Un principe d'indépendance**

La CPDP est indépendante du maître d'ouvrage. Les deux organismes ne sont pas affiliés et il n'existe pas de lien de subordination entre l'un et l'autre.

Le débat public décrit dans le présent compte-rendu porte sur un projet élaboré par le maître d'ouvrage Voies navigables de France (VNF). Il s'agit du premier débat public auquel l'établissement participe. Le projet en question a pour finalité d'étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, en le prolongeant de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine. Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 km à partir de l'écluse de la Grande Bosse, située à l'aval immédiat de Bray-sur-Seine, de telle sorte que des péniches à grand gabarit puissent accéder au port de Nogent-



sur-Seine dans des conditions considérées comme satisfaisantes. Cinq scénarios d'aménagement ont été construits, du scénario 1 le plus modeste (suppression des points durs de la navigation entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine) au scénario 5 le plus ambitieux (mise à grand gabarit à 4 000 tonnes sur l'ensemble de l'itinéraire). Le scénario numéro 4, quant à lui, a été écarté par Voies navigables de France avant le début de la procédure.

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine a été soumis au débat public pour plusieurs raisons. La loi de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose « *qu'un débat public sera organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine* ». En outre, le projet a pour objet d'accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre et de Rouen et le nord de l'Europe dans la perspective de l'ouverture de la liaison Seine-Nord-Europe. De fait, il revêt un caractère d'intérêt national. Enfin, les enjeux socio-économiques du projet sont importants.

L'opération est attendue depuis une trentaine d'années comme la solution technique à un certain nombre de problématiques récurrentes. Elle soulève toutefois des interrogations, notamment du point de vue de son impact environnemental dans la plaine de la Bassée.

Il convient de souligner les multiples interfaces du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine avec le projet d'aménagement de la Bassée. Cet autre projet, présenté par l'Établissement public territorial de bassin (EPTB) Seine Grands Lacs, vise à aménager la vallée de La Bassée afin de réduire les risques d'inondation en Île-de-France. Bien que les deux projets soient indépendants, ils concernent le même territoire (la Bassée) et le même élément (l'eau). Les deux projets sont porteurs d'un « amont » et d'un « aval ».

Leurs interfaces sont tellement nombreuses que la CNDP, pour la première fois de son histoire, a décidé d'organiser des débats publics simultanés et coordonnés. Concrètement, deux Commissions particulières du débat public en partie communes ont été constituées pour traiter des deux sujets. Certains membres de la CPDP Petite Seine grand gabarit ont donc aussi animé le débat public Crue Seine Bassée. C'est le cas de Patrick LEGRAND (Président des deux CPDP), Isabelle JARRY, Gérard RIOU et Chantal SAYARET. Paul CARRIOT et Daniel COLLARD, Hugo COSQUER, quant à eux, sont intervenus uniquement sur le débat public Petite Seine grand gabarit.

Le débat public Petite Seine grand gabarit a fait l'objet de onze réunions publiques, dont quatre communes avec le débat public Crue Seine Bassée. Un atelier a également eu lieu afin de construire le cahier des charges de l'expertise proposée dans le cadre du débat public sur les modélisations hydrauliques des deux projets. En tout, plus de 1 400 participants se sont impliqués dans ces réunions, ce qui représente 5 000 à 6 000 heures de travail de réflexion bénévole investies dans le projet ; 250 questions ont été posées au cours des réunions publiques, ainsi que 121 questions sur le site Internet. Les participants ont confié à la CPDP 30 cahiers d'acteurs, 57 avis et 50 contributions. Ces supports ont été publiés sur le site Internet du débat public, qui a enregistré plusieurs milliers de visites. Par ailleurs, cette période de concertation a été évoquée dans les médias à 160 reprises.

Le débat public a permis aux différents acteurs locaux de s'exprimer sur les caractéristiques fonctionnelles du projet ainsi que sur ses modalités de réalisation. Cette expression a été écoutée par Voies navigables de France. De surcroît, l'échange intervenu sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine a occasionné une véritable reprise de contact entre Voies navigables de France et les acteurs du territoire.

Afin que l'ensemble des parties prenantes puissent respecter le devoir de réserve obligatoire à l'approche d'une période électorale, la phase de préparation des comptes-rendus du débat public a été quelque peu raccourcie. Le présent document a pour ambition de décrire la procédure de débat public Petite Seine grand gabarit, et de dresser la synthèse de cet exercice de « démocratie technique » qui s'est déroulé sur une période de quatre mois.



02

CADRE LÉGAL ET CONTEXTE DE CE DÉBAT PUBLIC

A - Le cadre légal

**B - Le maître d'ouvrage,
Voies navigables de France (VNF)**

C - Le projet mis au débat

A - Le cadre légal

Conformément aux dispositions de la Convention d'Aarhus, la loi du 27 février 2002, relative à la démocratie de proximité, intègre un nouveau chapitre intitulé : « Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ». Selon l'article L.121-1 de cette loi, la Commission nationale du débat public (CNDP), autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils comportent de forts enjeux socio-économiques et/ou ont des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Le maître d'ouvrage doit saisir la CNDP lorsque le projet dépasse des seuils fixés par décret, notamment lorsque : le coût du projet excède 150 millions d'euros, la longueur de l'ouvrage est supérieure à 20 km.

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine représente un investissement estimé entre 76 et 305 millions d'euros HT selon les scénarios, la liaison fluviale serait d'une longueur de 27 km. Il appelle donc à une saisine éventuelle de la CNDP.

La CNDP a été saisie par VNF, le 13 janvier 2011, par courrier.

Après en avoir délibéré, considérant :

- que la loi de programmation de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose qu'« un débat public sera organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine »,
- que le projet, dont l'objet est d'accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre et de Rouen et le nord de l'Europe à l'ouverture de la liaison Seine-Nord-Europe, revêt un caractère d'intérêt national,
- que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de la demande de fret fluvial,

la CNDP a décidé le 2 mars 2011 d'organiser un débat public.

Ce même jour, Patrick LEGRAND, Vice-président de la CNDP a été nommé Président de la Commission particulière du débat public Petite Seine grand gabarit (CPDP). Les membres de cette CPDP ont été désignés les 6 avril, 4 mai et 7 septembre 2011.

L'organisation du débat est financée par le maître d'ouvrage. Seule l'indemnisation des membres de la Commission particulière et le remboursement de leurs frais de mission, sont pris en charge par la CNDP, ce qui est un gage de leur indépendance.

B - Le maître d'ouvrage, Voies navigables de France

Établissement public créé en 1991 et placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, Voies navigables de France (VNF) gère 6 100 km de fleuves, de canaux et de rivières navigables en France et les 40 000 hectares de domaine public qui les bordent.

VNF entretient, exploite et modernise ce réseau, le plus vaste d'Europe, avec pour mission d'assurer sa navigabilité, de développer le transport fluvial et le tourisme et de valoriser le domaine public fluvial.

Ses priorités sont la qualité du service rendu aux usagers et le développement des activités liées à la voie fluviale, dans le respect de l'environnement et de la ressource en eau.

Les sénateurs ont adopté, le 19 octobre 2011, la loi sur le statut et les missions de l'établissement public Voies navigables de France. Le nouveau texte confère des compétences nouvelles à l'établissement en matière de gestion des ressources hydrauliques et lui permet notamment d'exploiter l'énergie hydraulique des cours d'eau sur le domaine public fluvial. Cette loi a été publiée au Journal Officiel le 24 janvier 2012.

Quelques chiffres

- 6 100 km de voies navigables, 40 000 ha de domaine public, 4 120 ouvrages de navigation gérés par VNF.
- 2 300 km aménagés à grand gabarit.
- La France représente 22% du réseau navigable européen.

C - Le projet mis au débat

Le projet élaboré par VNF vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine. Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 km à partir de l'écluse de la Grande Bosse (située à 4 km en aval immédiat de Bray-sur-Seine), en Seine-et-Marne, de telle sorte que des péniches à grand gabarit puissent accéder aux ports de Nogent-sur-Seine, dans le département de l'Aube.

Cet aménagement permettrait de relier, sans rupture de charge, Nogent-sur-Seine au bassin parisien et au-delà, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord-Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du nord. En augmentant les possibilités d'échanges par la voie d'eau, il stimulerait le développement économique local et national et répondrait aussi à l'objectif de progression des modes de transport alternatifs à la route, fixé par le Grenelle de l'environnement pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Ce projet est inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement pour faire l'objet d'un débat public avant fin 2011 (article 11).

L'ensemble du projet s'étend sur la Bassée, vaste plaine alluviale formant une zone humide de première importance pour l'ensemble de la région Île-de-France.

VNF a étudié 5 scénarios d'aménagement de la voie navigable entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, chacun correspondant à un gabarit-type de bateau conforme aux normes de la navigation européenne. Outre des aménagements de la rivière entre la Grande Bosse et Villiers-sur-Seine, les deux premiers scénarios nécessitent la réhabilitation du canal de Beaulieu tandis que les trois autres prévoient la construction d'un nouveau canal jusqu'à Nogent-sur-Seine.

Ces 5 scénarios ont été évalués pour mesurer leurs performances du point de vue de la navigation et analyser leurs répercussions socio-économiques, environnementales et hydrauliques. Ils ont été progressivement optimisés afin d'éviter ou de minimiser les impacts sur la vallée de la Bassée.

Au vu de ces analyses, VNF propose d'aménager la voie navigable au gabarit de 2 500 tonnes entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (scénario 3) : c'est la solution qui lui semble la plus équilibrée pour répondre à la hausse de la demande de fret fluvial tout en respectant la vallée.

Le projet de VNF a pour objectif de répondre à la demande de fret fluvial, en garantissant des conditions de navigation sûres, modernes et compétitives, et de favoriser ainsi le développement économique de la Seine-et-Marne et de l'Aube tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre.

• Quel est le financement envisagé ?

D'un montant allant de 76 à 305 millions d'euros hors taxes selon les scénarios, le projet est porté par VNF, avec le soutien financier, à ce stade des études, des régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, du département de l'Aube, de la ville de Nogent-sur-Seine et de la CCI Troyes Aube. Si le projet est décidé, VNF recherchera plusieurs voies de financement :

Contrats de projets État/Région (CPER) Île-de-France et Champagne-Ardenne, Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), Commission européenne. Des réflexions sont également engagées pour examiner la part de financement qui pourrait être prise en charge par les usagers du réseau navigable.

• Quelles sont les grandes étapes de réalisation du projet ?

- 2012 : Décision de VNF au regard des enseignements du débat public
- 2012 → 2015 : Études techniques et enquêtes publiques
- 2015 → 2019 : Travaux entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine



03

PRÉPARATION ET ORGANISATION DU DÉBAT PUBLIC

A - La préparation

B - L'organisation

C - La participation

D - Le budget d'organisation du débat

A - La préparation

1. La rédaction du dossier du débat et de sa synthèse avec le maître d'ouvrage

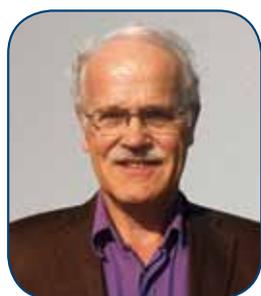
A partir de mars 2011, Voies navigables de France a travaillé à la rédaction du dossier du maître d'ouvrage, premier ensemble d'informations mis à la disposition du public pour présenter les caractéristiques et enjeux du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Cette version a été retravaillée à la demande des membres de la Commission particulière entre les mois de juin et septembre 2011, afin d'aboutir à un document jugé suffisamment complet par la CNDP (décision prise lors de sa séance du 5 octobre 2011), pour engager ce débat public.

2. La constitution de la CPDP et du secrétariat général



La CNDP a nommé Patrick LEGRAND, Vice-président de la Commission nationale du débat public, à la présidence de la Commission particulière du débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, le 2 mars 2011. Il a une formation d'architecte DPLG, est ingénieur de recherche de l'Institut national de la recherche agronomique (INRA), et Président d'honneur de France nature environnement (FNE). Il a été directeur de publication du « Courrier de l'environnement » de l'INRA.

La CNDP a désigné le 6 avril, le 4 mai, le 8 juin et le 7 septembre 2011 les six membres de cette CPDP pour assurer ce débat public :



Paul CARRIOT, titulaire d'un diplôme de médiateur du CNAM, il exerce des missions de médiation et de concertation dans son domaine de compétence, l'environnement. Au sein de l'Association Française des Ingénieurs et Techniciens de l'environnement (AFITE) dont il est le Secrétaire Général, il préside également la Commission « Concertation & Médiation environnementales » qui réunit des experts et des praticiens du domaine, en liaison avec les pouvoirs publics et les entreprises. Il a été membre en 2010 de la Commission particulière du débat public sur le réseau de transport du Grand Paris. Il est également commissaire-enquêteur.



Daniel COLLARD, agriculteur, élu local depuis 1977, ancien maire et président de la communauté de communes de Jalons, conseiller général de la Marne, président de la fédération nationale des coopératives betteravières, ancien président du groupe Cristal-union, administrateur du pôle de compétitivité industrie et agro-ressources, chevalier de la Légion d'Honneur.

Hugo COSQUER, étudiant en droit des affaires. Il est membre de la CPDP pour la première fois.



Isabelle JARRY est écrivain. Docteur en pathologie végétale, licenciée en lettres classiques. Biographe de Théodore MONOD, elle a publié depuis 1990 neuf romans, plusieurs récits de voyage, des livres pour la jeunesse et un essai biographique sur George ORWELL. Elle a été membre de la CPDP Nanotechnologies.



Gérard RIOU, diplômé de l'école Boule, il a créé une agence de décoration à Lagny-sur-Marne, puis une galerie marchande de produits français de décoration à Hiroshima. Il accueille et organise actuellement des séminaires, des fêtes diverses et des classes d'eau sur une péniche, et s'engage dans le monde associatif, plus particulièrement sur le thème de l'environnement urbain.



Chantal SAYARET, juriste, enseignante en droit de l'environnement. Adjointe au maire du Havre et Vice-présidente de l'agglomération de 1995 à 2008, Présidente du comité de l'estuaire de la Seine et de l'Institut français de la mer. Elle a été membre des CPDP LGV Montpellier-Perpignan et Parc éolien en mer des Deux Côtes.

La composition de cette Commission particulière a été guidée par la diversité complémentaire des parcours de chacun.

La CPDP a été soutenue dans ses missions par un secrétariat général, basé à Nogent-sur-Seine, composé de trois personnes :



Annie AUGIER,
secrétaire général



Camille GAGNEUX,
secrétaire général adjoint



Aurélie LOISEL,
assistante

Ses missions principales ont été les suivantes :

- assister le Président de la CPDP et ses membres dans la conduite de leur mission : depuis la création de l'architecture du débat, jusqu'à la rédaction du compte-rendu ;
- créer et maintenir le lien permanent entre les membres de la CPDP, la CNDP, et le maître d'ouvrage ;
- organiser l'ensemble des rencontres préalables avec les acteurs du territoire ;
- organiser et être présents lors des diverses réunions avec les deux CPDP et le maître d'ouvrage ;
- collecter les coordonnées des acteurs du débat public ;
- coordonner les structures chargées des prestations de logistique, communication, presse et informatique ;
- assurer la coordination générale du dispositif des réunions publiques ;
- coordonner la création, rédaction et diffusion de l'ensemble des outils de communication ;
- assurer la mise en place du dispositif de préparation et suivi des frais et indemnités des membres des deux CPDP ;
- se charger de l'accueil du public et des relations avec les auteurs des cahiers d'acteurs ;
- animer le site Internet du débat ;
- contribuer à la rédaction du compte-rendu du débat public ;
- archiver des documents du débat public.

3. L'installation matérielle du bureau de la CPDP



L'objectif premier de la CPDP a été de s'installer dans une ville du périmètre d'étude du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, mais également du projet d'aménagement de la Bassée, dont le débat public était organisé en concomitance, avec une CPDP en partie commune aux deux débats. L'installation d'un local commun aux deux débats publics a permis de mutualiser les frais de représentation.

Le choix s'est par conséquent porté sur Nogent-sur-Seine, ville aisément accessible depuis l'ensemble du périmètre du projet, pôle d'activités et de services dans le secteur.

Un local annexe situé à Bray-sur-Seine a été mis à la disposition de la CPDP, par la Communauté de communes du Grand Provinois, permettant ainsi une présence physique du débat dans les deux régions : Île-de-France et Champagne-Ardenne et les deux départements concernés par le projet : Seine-et-Marne et Aube.

4. Le choix des prestataires sous la responsabilité du maître d'ouvrage

• Secrétariat général de la CPDP

Le maître d'ouvrage a lancé une consultation afin de sélectionner la structure en charge d'assurer le secrétariat général des deux CPDP (Petite Seine grand gabarit et Crue Seine Bassée). Ce marché a été lancé en collaboration avec l'EPTB Seine grands Lacs. Lancée en juin 2011, cette procédure a reçu deux candidatures. VNF, à l'issue d'une analyse des offres, a retenu le 16 juin 2011 la société IDES Consultants.

• Accompagnement de la CPDP en matière de communication et organisation logistique

Un débat public nécessite un soutien logistique pour l'organisation des réunions et une assistance importante en communication.

Pour parvenir au choix de ces prestataires, dès le mois de mai 2011, le maître d'ouvrage a lancé une consultation par le biais d'un marché public. Le cahier des charges a été établi par le maître d'ouvrage. Le lancement de la consultation, la réception des offres et leurs analyses ont été entièrement gérés par les services de Voies navigables de France.

Au total, quatre propositions ont été reçues et analysées par le maître d'ouvrage. Le marché a été attribué le jeudi 4 août 2011 au groupement constitué des deux structures suivantes :

- la société CDV Evenements, basée à Toulouse (31) pour l'organisation logistique des onze réunions publiques et la prise de son nécessaire à la rédaction des *verbatim*,
- la société Campardou, basée à Toulouse (31) pour la réalisation des outils de communication (création d'une charte spécifique et déclinaison sur tous les outils – cahiers d'acteurs, tracts, affiches, banderoles, signalétique, lettre du débat, panneaux autoportés), la mise en page, l'impression et la livraison de documents, la rédaction des synthèses, la gestion de l'exposition des panneaux autoportés dans les mairies des villes où se sont déroulées les réunions.

• Gestion du site Internet

Sous contrat avec la CNDP, le prestataire Aleaur a été choisi pour gérer le site Internet de la CPDP Petite Seine grand gabarit. Les missions d'Aleaur, en fonction des attentes et besoins de la CPDP et du secrétariat général, ont été :

- l'achat du nom de domaine,
- la création de l'arborescence du site Internet,
- le référencement du site,
- la maintenance technique tout au long du débat.

Dans le cadre de l'animation de ce site Internet, il revient au secrétariat général les charges suivantes :

- la rédaction du contenu fixe du site Internet : éditorial, contexte institutionnel, cadre légal, présentation de la CNDP et de la CPDP.
- la gestion du Système questions-réponses (SQR).
- la mise en ligne du contenu de l'ensemble des documents du débat (cahiers d'acteurs, calendrier, espace presse, verbatim et synthèses, diaporamas, contributions, etc.) et des documents du maître d'ouvrage (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, études complémentaires au fur et à mesure de leur publication).
- la validation du contenu des avis, questions, contributions et cahiers d'acteurs.

B - L'organisation

1. La découverte du territoire et des acteurs par des rencontres préalables au lancement du débat

Lors des deux mois de préparation du débat public, en septembre et en octobre 2011, l'une des premières missions de la CPDP a consisté à identifier et rencontrer les principaux acteurs institutionnels, associatifs et économiques du territoire du projet : services déconcentrés de l'Etat, collectivités territoriales, chambres consulaires, associations de défense de l'environnement, organisations professionnelles...

Le périmètre du projet concerne deux régions, l'Île-de-France et la Champagne-Ardenne, et deux départements, la Seine-et-Marne et l'Aube.

L'objectif même du projet étant d'étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, le territoire concerné est donc l'ensemble de l'Île-de-France. De fait la liste des acteurs identifiés par la CPDP était très longue. Sur la base d'un fichier de plus de 500 contacts, la CPDP a rencontré 73 personnes, de 28 organismes différents entre le 20 septembre et le 10 novembre 2011*.

L'objectif de ces rencontres préalables était d'expliquer les principes du débat public, de présenter la CPDP et de solliciter leur contribution au débat. Il s'agissait également de comprendre les enjeux du territoire, d'écouter les observations et de recueillir des suggestions tant sur l'organisation du débat (lieux des réunions publiques), que sur les problématiques locales (thèmes d'intérêt ou de préoccupation).

Ces entretiens ont permis à la CPDP de prendre conscience du contexte dans lequel allait se dérouler le débat public. Des réunions thématiques ont donc été définies, en fonction des problématiques émergentes : à titre d'exemple, la réunion publique sur les enjeux environnementaux s'est tenue à Gouaix, commune accueillant la Maison de la Réserve naturelle de la Bassée.

Par ailleurs, afin de mieux comprendre le contexte du projet, les membres de la CPDP ont effectué le vendredi 8 juillet 2011 une visite de terrain, entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, organisée par le maître d'ouvrage. Ils ont notamment visité la réserve naturelle de la Bassée, le nouveau port de Nogent-sur-Seine et le port du groupe Soufflet.

*Liste des organismes : voir annexes



2. L'architecture du débat

Comment se déroule une réunion publique ?



La réunion publique est le temps fort de présentation du débat et du projet au grand public, sans distinction de rôle ou hiérarchisation. La réunion est organisée par la CPDP et se déroule sous sa présidence.

Le maire de la commune d'accueil peut souhaiter la bienvenue, s'il le désire, puis le Président ou l'un des membres de la CPDP ouvre la séance en présentant la CNDP, les membres et le rôle de la CPDP et ses conditions d'exercice (neutralité et indépendance), le cadre légal d'un débat public et ses enjeux, ainsi que les règles de prise de parole de chacun. Cette introduction permet aux participants de mieux situer le débat public dans le processus de décision.

Puis, la CPDP donne la parole au maître d'ouvrage qui présente le projet. Le public est invité ensuite à poser ses questions. La modération est assurée par la CPDP qui clôt la réunion, une fois les questions épuisées.

De plus, les documents d'information nécessaires au débat sont disponibles pour le public à son arrivée dans la salle de réunion (dossier du maître d'ouvrage et synthèse, lettres du débat et cahiers d'acteurs).

En fonction des usages ou contraintes locales, ces réunions débutent entre 18h30 et 20h pour favoriser la disponibilité et donc la participation du public.

3. Le calendrier des réunions publiques et rendez-vous locaux

Les temps forts du débat public Petite Seine grand gabarit ont été :

Mercredi 2 novembre 2011	Ouverture officielle du débat public
Mardi 15 novembre 2011	Conférences de presse à Melun et à Troyes
Entre le jeudi 17 novembre 2011 et le jeudi 16 février 2012	11 réunions publiques dont 7 réunions thématiques et 4 réunions communes avec le débat public Crue Seine Bassée et 1 rendez-vous local
Vendredi 17 février 2012	Fin du débat public
Vendredi 30 mars 2012	Remise du compte-rendu de la CPDP au maître d'ouvrage et diffusion publique par courrier personnalisé au fichier des 1500 contacts de la CPDP : services de l'Etat, collectivités territoriales, participants au débat, associations, organisations professionnelles...
Lundi 2 juillet 2012	Décision attendue du maître d'ouvrage sur les suites données au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Réunions publiques – Petite Seine grand gabarit			
Date	Heure	Ville	Type
Mardi 15 novembre	19h	Nogent-sur-Seine (10)	Réunion de lancement
Jeudi 24 novembre	18h30	Sourdun (77)	Réunion thématique « Enjeux agricoles » et commune avec le débat public Crue Seine Bassée
Mardi 29 novembre	18h30	Gouaix (77)	Réunion thématique « Enjeux environnementaux »
Jeudi 8 décembre	13h 20h	Paris (75)	RDV local et réunion thématique « Transport fluvial »
Jeudi 15 décembre	19h	Troyes (10)	Réunion thématique « Développement territorial »
Mardi 10 janvier	18h30	Pont-sur-Seine (10)	Réunion thématique « Enjeux agricoles » et commune avec le débat public Crue Seine Bassée
Jeudi 12 janvier	18h30	Bray-sur-Seine (77)	Réunion générale
Mardi 17 janvier	20h	Montereau-Fault-Yonne (77)	Réunion thématique « Des projets, des territoires » et commune avec le débat public Crue Seine Bassée
Mardi 24 janvier	18h30	Romilly-sur-Seine (10)	Réunion générale
Mercredi 1 ^{er} février	17h	Nogent-sur-Seine (10)	Réunion spécifique : Atelier de travail sur les modèles hydrauliques des deux projets*
Jeudi 9 février	19h	Provins (77)	Réunion thématique « Des projets, des territoires » et commune avec le débat public Crue Seine Bassée
Jeudi 16 février	19h	Nogent-sur-Seine (10)	Réunion de clôture

Le choix a été fait de proposer d'une part des réunions générales et d'autre part, des réunions thématiques retenues en fonction des enjeux du projet sur le territoire. Cette méthode a permis d'évoquer toutes les facettes liées aux impacts potentiels du projet. Quatre réunions ont été communes avec le débat public Crue Seine Bassée. Elles ont permis d'aborder des thématiques transverses aux deux projets (enjeux agricoles et aménagement du territoire).

* : cf. « Eléments d'analyse du débat public Crue Seine Bassée » : organisation d'une réunion spécifique, atelier thématique portant sur l'expertise des modèles hydrauliques des deux projets mis au débat.

4. Les relations presse en amont, pendant et jusqu'à la diffusion du compte-rendu

Sur un vaste territoire correspondant au périmètre du projet, étendu en amont et en aval de la Seine, la presse locale a été présente de façon régulière*. Pour parvenir à la mobilisation des supports, l'action presse a reposé sur plusieurs outils :

- **Un fichier presse** de 300 contacts sur quatre régions (Île-de-France, Champagne-Ardenne, Normandie, Bourgogne), incluant la presse nationale, la presse thématique, la presse quotidienne régionale, la presse hebdomadaire régionale, la presse des collectivités et institutions, les TV et radios locales, les sites Internet des communes,
- **Deux conférences de presse** ont été organisées à Melun, puis à Troyes, à l'occasion du lancement du débat public le 15 novembre 2011. Elles étaient communes avec le débat Crue Seine Bassée. Trois supports étaient représentés en Seine-et-Marne, cinq dans l'Aube,
- **Un dossier de presse** de lancement a été rédigé pour les conférences de presse de lancement, précisant le rôle de la CNDP et de la CPDP, les caractéristiques du débat public et les outils de communication mis en œuvre pour favoriser l'expression et l'information des citoyens. Ce dossier a été mis à la disposition des journalistes lors de chaque réunion publique et en ligne sur le site Internet de la CPDP,
- **Quatre communiqués de presse** ont été diffusés tout au long du débat pour à la fois, informer les médias des dates et lieux des réunions publiques et pour mettre en avant les principaux sujets de questionnement du public. En janvier 2012, un communiqué spécifique a dressé un premier bilan de l'apport du débat au projet,
- **Une semaine avant chaque réunion, un mail de relance** était envoyé aux supports locaux concernés pour solliciter son annonce. Tous ces envois ont été personnalisés. Des relances téléphoniques systématiques étaient effectuées,
- **En décembre et fin janvier, une sélection de journalistes** (nationaux et régionaux) a reçu par courrier les cahiers d'acteurs publiés avec les lettres du débat et un courrier personnalisé,
- **Trois rendez-vous individuels, six entretiens téléphoniques, une interview TV, deux interviews radios** ont été organisés en dehors des conférences de presse de lancement et des réunions publiques.
- **Un espace presse** sur le site Internet de la CPDP a été créé, permettant aux journalistes de retrouver un dossier de presse, des communiqués de presse, ainsi qu'une sélection d'articles parus,
- **Un accueil presse personnalisé** a été mis en place lors de chaque réunion publique,
- **Deux points presse** ont été organisés avant les deux dernières réunions publiques.

*Liste des articles parus : voir annexes

• Analyse quantitative et qualitative des retombées presse

Dès le lancement du débat public, une veille presse a été mise en place par la société Expertinfo, mandatée par le maître d'ouvrage, afin de recevoir tous les articles traitants du projet Petite Seine grand gabarit, mais également ceux liés à une actualité corollaire pouvant influencer sur le débat public.

Voici les principales conclusions de cette veille presse :

- environ 200 articles ont été publiés entre le 15 septembre et le 10 mars par une trentaine de supports écrits et plus de cinquante sites et blogs,
- les principaux supports régionaux ont systématiquement annoncé les réunions (date, heure et lieu) souvent sous forme de brèves avec parfois le thème de chaque réunion, et invité le public à participer au débat. La plupart des réunions publiques a fait l'objet d'un article à posteriori (thèmes abordés, attentes et réactions, participation, position des élus ...),
- trois passages à la télévision (journal de 13 h de FR3 Champagne-Ardenne pour le lancement du débat, Canal 32, télévision locale de Troyes, à deux reprises lors du lancement et pour la réunion de Troyes), trois passages radio sur RCF Aube,
- quelques axes traités par la presse : le lancement du débat et son fonctionnement avec la présentation des projets, l'incitation à la participation des habitants, les enjeux économiques et

agricoles, les avis des différentes institutions. La presse locale a bien joué le jeu, en annonçant les réunions et en y assistant (journalistes présents à neuf réunions sur onze).

Les supports les plus présents ont été : L'Est Eclair et la Revue Agricole de l'Aube dans l'Aube, La République de Seine-et-Marne et Le Parisien en Seine-et-Marne.



5. Les données quantitatives et qualitatives sur les outils et moyens de communication utilisés pendant le débat

• Le dossier du débat et sa synthèse, rédigés et élaborés par le maître d'ouvrage, VNF :

7 875 exemplaires des deux documents ont été diffusés entre le 2 novembre 2011 et le 17 février 2012.

• La lettre du débat publiée par la Commission particulière :

Deux numéros de la lettre du débat ont été publiés en 7 300 exemplaires (5 000 exemplaires pour la lettre n°1 publiée en novembre 2011, et 2 300 pour la lettre n°2 publiée en janvier 2012). Leur diffusion s'est faite lors des réunions publiques et rendez-vous locaux, par opérations de mailing, par mise en ligne sur le site Internet du débat et par voie postale sur demande. Le premier numéro a eu

pour objectifs la présentation du débat public, de la CNDP, de la CPDP et des moyens d'information et d'expression mis à la disposition du public. Le second numéro, faisant un premier bilan du débat, a mis en avant les principales préoccupations des citoyens.

• **Trois outils de communication écrite :**

Compte-tenu de l'importance du projet sur le territoire, la CPDP a souhaité utiliser des moyens de communication de proximité, afin de répondre à trois objectifs : la connaissance du projet sur le territoire, l'organisation d'un débat public, la tenue des réunions publiques :

- 295 643 tracts ont été diffusés sur l'ensemble des communes concernées par le projet, dont 91 800 pour l'annonce du lancement du débat public. Ces prospectus ont été mis en boîtes aux lettres une semaine à 10 jours avant la réunion concernée. Plusieurs renseignements se trouvaient sur ce support recto/verso : lieu, date et heure de la réunion publique, moyens d'information et de participation du public. Certains étaient communs au débat public Crue Seine Bassée,
- 967 affiches ont été exposées dans les vitrines des commerces et les lieux publics des communes accueillant les réunions,
- 19 banderoles ont été installées dans les communes accueillant les réunions publiques. A Troyes, les banderoles ont été remplacées par un message lumineux diffusé sur les panneaux d'information de la ville.

• **Trois opérations de publipostage :**

Ces envois personnalisés aux étapes clés du débat ont eu pour but d'informer les services de l'Etat, les acteurs économiques, associatifs, les collectivités territoriales, ainsi que les participants aux réunions publiques :

1. **lancement du débat public** : début novembre 2011, envoi du dossier du maître d'ouvrage, sa synthèse et de la lettre du débat n°1,
2. **reprise du débat public** : début janvier 2012, envoi de la lettre du débat n°2 et des premiers cahiers d'acteurs parus,
3. **clôture du débat** : début avril 2012, envoi des autres cahiers d'acteurs parus, du bilan du Président de la CNDP et du compte-rendu de la CPDP.

NB : collecte des contacts du débat public : ce sont près de 1 500 coordonnées qui ont été communiquées à la CPDP tout au long du débat (acteurs rencontrés lors des rendez-vous préalables, auteurs de questions sur Internet, par courrier, participants aux réunions publiques, rédacteurs des avis, contributions et cahiers d'acteurs).

• **Les cahiers d'acteurs* :**

Trente cahiers d'acteurs ont été réalisés lors de ce débat. Ils permettent l'expression d'associations ou d'instances nationales et locales sur le projet mis au débat, et sont diffusés dans les mêmes proportions que le dossier du maître d'ouvrage.

*Voir détail des contenus de ces cahiers en page 91

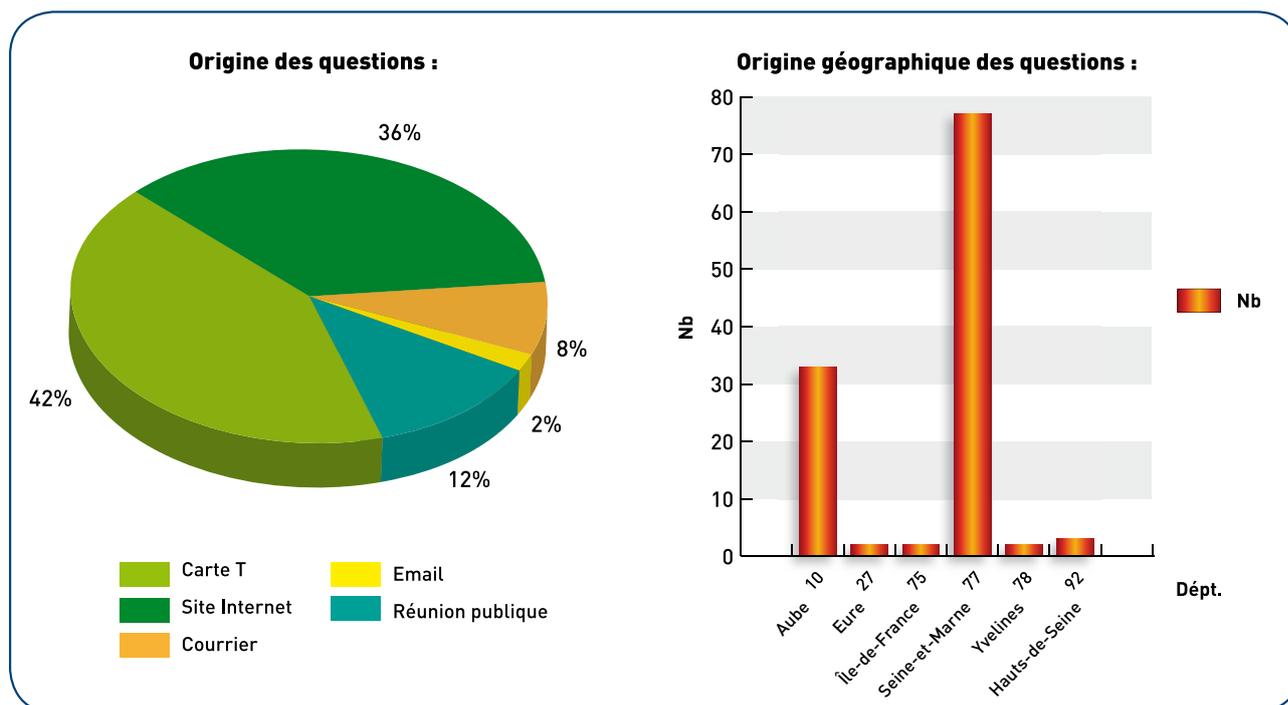
• **Le site Internet :** www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org

Près de 10 000 visites ont été comptabilisées depuis sa mise en ligne le 2 novembre 2011, soit plus de 45 000 pages consultées (statistiques au 17 février 2012). Le site sera accessible jusqu'au 17 février 2013, puis sera hébergé sur le site de la Commission nationale du débat public : www.debatpublic.fr

- **Fréquentation du site Internet du débat public Petite Seine grand gabarit :**

Mois	Moyenne quotidienne		Total	
	Nombre de pages visitées	Nombre de visites	Nombre de pages visitées	Nombre de visites
Novembre 2011	461	66	13 842	1 987
Décembre 2011	327	69	10 162	2 101
Janvier 2012	367	93	11 406	2 790
Février 2012	392	88	10 605	2 629

- **Le système des questions/réponses :** 132 questions ont été postées sur le site Internet du débat. Chaque question posée a suivi la démarche suivante : le secrétariat général réceptionnait la question par mail, par courrier ou par téléphone, l'envoyait à VNF ; dans un délai de 5 à 6 jours, le maître d'ouvrage adressait une réponse validée par les membres de la CPDP avant sa mise en ligne. Chaque question posée a fait l'objet d'une réponse personnalisée.



- **Les avis du public** : Au-delà des questionnements, notre site Internet a permis à chacun de s'exprimer. Un total de 59 avis a été posté par le public ou par des organismes privés ou publics, lesquels ont été portés à la connaissance du maître d'ouvrage sans forcément nécessiter une réponse.

• **Les outils des réunions publiques :**

- deux tribunes ont été installées, l'une pour la CPDP (ouverture, animation et modération de la séance, synthèse et clôture), l'autre pour VNF (présentation du projet, réponses aux questions),
- un diaporama présentant les principes et objectifs du débat public a été projeté à chaque réunion, un autre réalisé par le maître d'ouvrage pour présenter son projet,
- deux panneaux autoportés pour la CPDP, présentant le processus du débat public et cinq pour le maître d'ouvrage, expliquant son projet, étaient installés dans les salles,
- en plus du temps d'échange en public avec le maître d'ouvrage, les participants avaient la possibilité de remplir des bulletins précisant leurs interrogations, à la sortie de la salle.

• **Les verbatim et synthèses :**

Tous les propos échangés lors des réunions publiques ont été enregistrés, puis retranscrits mot à mot dans des *verbatim* et synthèses. Ces documents sont disponibles sur le site Internet de la CPDP jusqu'en février 2013, puis le seront via le site de la CNDP. (www.debatpublic.fr)

C - La participation

1. La participation du public

Les réunions publiques ont été le principal relai d'information et d'expression pour les habitants concernés. Bien que les seuls indicateurs quantitatifs ne permettent pas de mesurer la réussite d'un débat public, ce sont plus de 1 400 citoyens qui se sont déplacés pour poser leurs questions ou donner leur avis lors d'une ou plusieurs des onze réunions publiques. Il faut toutefois nuancer ce nombre : certaines personnes ont suivi toutes les réunions du débat public mais globalement, le public s'est beaucoup renouvelé d'une réunion sur l'autre.



Une moyenne de 127 participants par réunion a été constatée. La réunion publique la plus fréquentée fut celle de Provins, consacrée à la thématique « des projets, des territoires », commune avec le débat Crue Seine Bassée, le 9 février 2012. Elle a réuni 250 personnes.

2. Les interventions complémentaires

Plusieurs représentants de l'Etat et de ses services se sont impliqués dans le débat public, assistant notamment à la quasi-totalité des réunions publiques. Ainsi, la Direction départementale des territoires (DDT) de Seine-et-Marne a été largement représentée par MM. François JORIS et Laurent BEDU.

Les maires des communes directement concernées par le projet, la Chambre d'agriculture de l'Aube, la CCI de Troyes, les acteurs économiques du fluvial, ont largement participé au débat public, en rédigeant des cahiers d'acteurs et en intervenant en réunions publiques.

Plusieurs associations environnementales ont participé intensivement au débat, par leur présence aux réunions publiques et la rédaction de cahiers d'acteurs. Ainsi, l'Association Nature du Nogentais, l'Association pour la gestion de la Réserve naturelle de la Bassée, Nature et Société, Nature Environnement 77, etc.

Enfin, l'Autorité environnementale a joué un rôle dans le débat public. En effet, VNF a sollicité la Direction générale des infrastructures de transports et de la mer (DGITM) du Ministère de l'Écologie afin d'établir un cadrage préalable avant le débat public. Ce cadrage est basé sur l'avis de l'Autorité environnementale* du Conseil général de l'environnement et du développement durable, avis public établi le 9 novembre que nous vous invitons à consulter**.

3. Les cahiers d'acteurs

Les cahiers d'acteurs sont l'édition papier du point de vue d'acteurs ou porteurs d'enjeux le plus souvent collectifs (associations, organisations professionnelles, scientifiques), soucieux de porter à la connaissance du grand public, de la CPDP et du maître d'ouvrage leur point de vue sur le projet ou les thèmes soumis au débat.

• Trente cahiers d'acteurs ont été rédigés au cours du débat public Petite Seine grand gabarit

- **Cahier d'acteur n°1 : le Conseil général de Seine-et-Marne** craint que le développement du port de Nogent-sur-Seine se fasse au détriment du port de Bray-sur-Seine et que la mise à grand gabarit contribue à développer des activités impactantes pour l'environnement (extraction de granulats, agro-carburants est une fausse solution aux problèmes environnementaux, détournant une partie de la production alimentaire vers la production d'énergie, et justifiant le maintien d'une agriculture intensive).

- **Cahier d'acteur n°2 : l'Association Nature du Nogentais** craint les effets destructeurs et irréversibles du projet sur un espace naturel remarquable d'intérêt national, qui contribue à l'amélioration de la ressource en eau. Elle estime que le projet aurait un impact sur le

*Cette instance donne des avis, rendus publics, sur les évaluations des impacts des grands projets et programmes sur l'environnement et sur les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts.

** Voir Note de cadrage de l'autorité environnementale p 102



fonctionnement hydrologique de l'ensemble de la zone humide et du bassin versant de la Seine. Elle demande une étude d'impact et d'incidence sur l'amont, l'aval et le lit majeur de la Seine, axé sur trois enjeux : eau, crue, biodiversité, et prenant en compte les effets induits des impacts. Enfin, elle remet en cause l'estimation du coût du projet qui ne prend pas en compte la restauration et la préservation à long terme de la zone humide, et l'évaluation de la perte écologique.

-Cahier d'acteur n°3 : Logiseine souligne l'intérêt du projet pour le développement de ses activités de transport.

-Cahier d'acteur n°4 : l'A.A.P.M.A. de Nogent-sur-Seine (Association Agréée de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique) affirme son soutien au projet et demande d'être associée aux décisions concernant les poissons se trouvant dans les casiers qui préfigurent le canal et les aménagements réalisés autour par l'association. Elle souhaite pouvoir discuter des mesures compensatoires avec le maître d'ouvrage (frayères à poissons, etc.).

-Cahier d'acteur n°5 : l'Association de Gestion de la Réserve naturelle de la Bassée décrit les richesses écologiques de la Réserve naturelle et comment elles ont été successivement menacées par les différents projets d'aménagements en amont et en aval (barrages-réservoirs, extraction de granulat, canalisation, agriculture intensive, pompage d'eau potable, etc.). Elle s'inquiète de la réelle neutralité hydraulique du projet, des risques de rabattement de nappes ou d'abaissement du niveau de la Seine et de la dégradation de la qualité de l'eau (drainage, modification des berges, surcreusement du lit du canal, augmentation du trafic, accélération de la vitesse d'écoulement).

-Cahier d'acteur n°6 : le Comité des armateurs fluviaux (CAF) décrit l'insuffisance de la liaison fluviale actuelle et s'engage en faveur du projet, et notamment du scénario 3, pour améliorer la compétitivité du mode fluvial.

-Cahier d'acteur n°7 : la Fédération des associations pour la protection de la vallée de la Seine et Nature Environnement 77 s'opposent au projet car les éléments économiques et financiers ne sont pas suffisamment étayés, le financement n'est pas assuré, l'alternative ferroviaire n'est pas étudiée, la neutralité hydraulique du projet de VNF vis-à-vis du projet des grands lacs n'est pas démontrée, l'impact sur les milieux naturels et sur la biodiversité est disproportionné au regard des objectifs du projet, il y a un fort risque de fragilisation de la réserve d'eau potable que constitue la Bassée.

-Cahier d'acteur n°8 : la Chambre d'agriculture de l'Aube rappelle son engagement de longue date en faveur de la réalisation de ce projet, ainsi que celui de nombreux acteurs économiques locaux. Elle affirme sa préférence pour le scénario 3. Elle décrit les apports économiques et environnementaux du projet et réfute les impacts négatifs évoqués par certains acteurs.

-Cahier d'acteur n°9 : les Ports de Paris, du Havre et de Rouen estiment qu'ils bénéficieront conjointement de la mise à grand gabarit de l'accès fluvial au port de Nogent-sur-Seine. Ils soutiennent le projet dans son scénario 3, qui favorisera le transport fluvial dans leur hinterland et constitue une alternative au transport routier.

- **Cahier d'acteur n°10 : l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret)** soutient le projet dans son scénario 3, structurant pour le développement durable de la France dans une économie mondialisée exposée à la raréfaction des ressources et contrainte de juguler les nuisances qu'elle génère.
- **Cahier d'acteur n°11 : CCI Territoriale de l'Aube et CCI de région Champagne-Ardenne** rappellent que le port de Nogent-sur-Seine constitue un facteur structurant de l'économie champenoise qui serait renforcé par le projet de mise à grand gabarit. Les CCI se prononcent donc en faveur du projet.
- **Cahier d'acteur n°12 : Comité de bassin de l'Agence de l'eau Seine Normandie** attire l'attention du maître d'ouvrage sur le caractère de zone humide d'intérêt national de la Bassée, déjà fortement dégradée par la canalisation de la Seine dans les années 1970 et par l'exploitation des gravières. Il souhaite que VNF tienne compte des inventaires faunistiques et floristiques effectués en 2009-2010 par l'Association nature du Nogentais et le Conservatoire botanique national de la région parisienne. Il demande une expertise indépendante sur les risques de modification du système hydraulique de la Vieille Seine, le fonctionnement de la nappe phréatique d'accompagnement et les noues existantes, et une étude de l'alternative ferroviaire au projet.
- **Cahier d'acteur n°13 : l'Association pour le Développement du Trafic Fluvial sur la Seine** soutient le projet dans son scénario 3, car il répond aux objectifs du Grenelle de l'Environnement et constitue un enjeu important pour l'aménagement du territoire et sa compétitivité économique.
- **Cahier d'acteur n°14 : la Chambre de commerce et d'industrie de Seine-et-Marne** soutient le projet dans son scénario 3, lequel assure la meilleure performance socio-économique. Elle demande toutefois le respect de la neutralité hydraulique, l'exemplarité de son insertion environnementale, l'optimisation des effets de levier sur l'économie locale et la définition des modalités de financement.
- **Cahier d'acteur n°15 : l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures (ANPEI)** soutient l'objectif du projet d'améliorer le transport fluvial. Elle souhaite que les autres usages de la voie d'eau soient pris en compte pour assurer notamment la sécurité de la navigation de plaisance et l'accessibilité aux haltes, amarrages et rampes de mises à l'eau.
- **Cahier d'acteur n°16 : l'UNM (Union Nogentaise de Manutention), les Transports BLANCHET et AVR (Afrètements Van Reeth)** soutiennent le projet dans son scénario 3 qui leur assurerait une meilleure rentabilité et contribuerait au report modal souhaité par le Grenelle de l'Environnement.
- **Cahier d'acteur n°17 : le Comité Provoideau** soutient le scénario 3 du projet, qu'il estime optimal vis-à-vis des enjeux économiques et environnementaux. Ils attendent du projet qu'il renforce l'attractivité économique du secteur de Nogent-sur-Seine.



- Cahier d'acteur n°18 : l'Association des Naturalistes de la Vallée du Loing et du massif de Fontainebleau (ANVL)** s'oppose au projet de VNF au regard des enjeux de la Bassée en termes de biodiversité et de zone humide d'intérêt national, déjà dégradés lors des travaux d'aménagement des années 1970-1980. Elle estime par ailleurs imprudent de faire croire à un tel projet dans un contexte réglementaire extrêmement contraint.
- Cahier d'acteur n°19 : la Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne** soutient le projet qui apporterait une nouvelle dynamique pour l'agriculture et ses filières innovantes telles que la valorisation de la biomasse. Elle demande au maître d'ouvrage d'étudier l'incidence des travaux et de l'aménagement sur les espaces agricoles le plus en amont possible, et de mettre en place des mesures correctives et de suivi des indemnités pour les parcelles impactées.
- Cahier d'acteur n°20 : le Conseil scientifique du Comité de Bassin Seine-Normandie** demande un positionnement des enjeux écologiques et économiques du projet dans le cadre d'une analyse du développement global de ce territoire. Il souhaite que soit précisé le bilan global du projet en termes d'environnement ainsi que sa neutralité hydraulique. Il attend une mise en perspective du projet avec les autres modes de transport, dont le rail. Il souhaite que la question de la gouvernance du projet, en lien avec celui d'aménagement de la Bassée par l'EPTB Seine Grands Lacs soit explicitée. Il estime que le maître d'ouvrage doit mieux montrer la cohérence économique et environnementale entre les deux projets.
- Cahier d'acteur n°21 : le Territoire Bassée-Montois** se déclare favorable au projet à condition de clarifier davantage les solutions techniques retenues, de réduire au maximum les nuisances, d'utiliser en priorité les ressources locales et de prévoir des mesures complémentaires pour asseoir les retombées du transport fluvial et du développement économique du secteur (implantation et réalisation du port de Jaulnes).
- Cahier d'acteur n°22 : la Commune d'Everly** souhaite que le maître d'ouvrage porte une attention particulière à l'étude des risques écologiques potentiels du projet. Elle demande qu'il envisage en compensation, une participation financière à l'implantation de la Maison de la Réserve au Domaine de la Haye.
- Cahier d'acteur n°23 : le Syndicat professionnel de la Batellerie Artisanale de la Glissoire** soutient le projet de VNF dans son scénario 3, qui va créer les conditions pour fidéliser les utilisateurs du fluvial dans le secteur de Nogent-sur-Seine. Il relève quelques aspects à compléter : plus de hauteur sous les ponts, suppression de la pile du pont de port Montain, creusement du chenal à quatre mètres, aménagement des écluses de Jaulnes et Courceroy, construction d'un nouveau bassin de virement en amont de Bray-sur-Seine.
- Cahier d'acteur n°24 : le Conseil général de l'Aube** estime que le projet relève d'un intérêt public majeur. Il soutient le scénario 3 qui répond à la demande croissante de fret fluvial et ménage le milieu naturel.

- **Cahier d'acteur n°25 : la Fédération de Seine-et-Marne pour la pêche et la protection du milieu aquatique** s'oppose au projet car elle estime qu'il ne prend pas en compte certaines des dispositions du SDAGE Seine-Normandie, qu'il menace les ressources halieutiques et piscicoles du secteur, sans pour autant que sa nécessité économique soit prouvée.
- **Cahier d'acteur n°26 : les élus du Pays du Grand Provinois** soutiennent ce projet qu'ils attendent fortement, mais souhaitent qu'il prenne en compte de façon très précise les impacts qu'il pourrait avoir sur le milieu naturel et la préservation du cadre de vie des habitants. A long terme, ils envisagent la création d'une plateforme multimodale reliée au rail.
- **Cahier d'acteur n°27 : le Conseil régional d'Île-de-France** décrit l'intérêt environnemental et économique du projet, ainsi que sa dimension interrégionale. Il soutient le projet dans son scénario 3 et à condition qu'il reste pertinent par rapport au projet ferré, qu'une expertise indépendante sur sa neutralité hydraulique soit menée, et que des compensations au territoire de Seine-et-Marne soient apportées en matière de développement économique.
- **Cahier d'acteur n°28 : la Compagnie Fluviale de Transport (CFT)** soutient ce projet d'aménagement qui permettrait d'augmenter significativement la taille des bateaux pouvant transiter sur cette voie navigable et donc d'offrir de nouvelles possibilités de transport massifié. Sa préférence va au scénario 3.
- **Cahier d'acteur n°29 : la Fédération départementale des chasseurs de Seine-et-Marne** craint une dégradation des conditions de pratique de la chasse dans la Bassée. Elle demande au maître d'ouvrage de prévoir des zones de passage pour la faune sauvage et de maintenir les corridors existants.
- **Cahier d'acteur n°30 : l'Union Départementale CGT 77** souhaite que le projet soit envisagé en complémentarité et non en concurrence avec les autres moyens de transport existants et qu'il ne soit pas source de déconcentration de l'emploi industriel en Île-de-France. Elle exige un financement public du projet et le développement d'emplois industriels en parallèle, via l'étude de la possibilité d'implanter localement des activités de réparation et de construction de matériel navigant, et une centrale électrique basée sur l'incinération des déchets.

Ces trente cahiers d'acteurs ont été édités à environ 2 000 exemplaires chacun et diffusés lors des réunions publiques (selon leur date de sortie), à la presse et adressés sous pli personnalisés à l'ensemble des contacts du fichier de la CPDP. Ils ont également été mis en ligne sur le site Internet de la CPDP.*

*Les cahiers d'acteurs : voir annexes



D - Le budget d'organisation du débat

Poste	Description	Montant total
Logistique des réunions publiques	<ul style="list-style-type: none">- Contacts avec les mairies et réservation des 11 salles- Installation des banderoles et distribution des affiches annonçant les réunions- Régie technique : équipement (son, lumière, enregistrement audio, montage et démontage) et personnel- Installation de l'accueil (distribution des documents du débat) et accueil physique des participants- Logistique de la diffusion des documents du débat (5 000 dossiers du débat et 5 000 synthèses, 2 numéros de lettre du débat et 30 cahiers d'acteurs)- Rédaction des <i>verbatim</i> des réunions publiques	152 500 €
Gestion de la communication et Supports rédactionnels	<ul style="list-style-type: none">- Création graphique et papeterie (charte graphique et déclinaison pour les différents supports : lettres du débat, cahiers d'acteurs, compte-rendu, etc.)- Organisation de 3 opérations de mailing et affranchissement (environ 3 209 plis adressés)- Conception, mise en page, impression des tracts (295 643), affiches (967), banderoles (19), lettres du débat (7 300), 30 cahiers d'acteurs (58 510), comptes rendus de la CPDP (1 956), bilan de la CNDP (1 956)- Distribution en boîtes aux lettres des 295 643 tracts sur près de 100 communes- Relations presse- Rédaction des 11 synthèses- Contribution à la rédaction du compte-rendu du débat	334 973 €
Site Internet	<ul style="list-style-type: none">- Création de pages spécifiques déclinées selon la charte graphique de la CNDP- Hébergement et référencement de ces pages- Actualisation du site tout au long du débat : mise à jour des informations téléchargeables- Maintenance technique	20 536 €
Locaux de Nogent-sur-Seine et logistique CPDP	<ul style="list-style-type: none">- Loyer d'août à avril 2012- Aménagement de bureaux : mobilier, fournitures, matériel informatique, téléphonie, affranchissement du courrier, location de véhicule- Signalétique externe	47 120 €
Secrétariat général	<ul style="list-style-type: none">- 3 personnes d'août 2011 à avril 2012 : une secrétaire générale, une adjointe, une assistante- Gestion administrative du débat public- Organisation logistique des déplacements des membres de la CPDP- Création et gestion des outils de communication- Gestion des questions du public (Internet, téléphone, courrier)- Relations presse	173 700 €
Coût total du débat public Petite Seine grand gabarit		728 829 € HT

Ce budget restitue les montants facturés à la date de parution du compte-rendu du débat.

Ce budget n'intègre pas les coûts internes engagés par le maître d'ouvrage pour ses représentants, ni les coûts engagés par la CNDP pour les membres de la CPDP. Pour celle-ci, les frais de mission s'élèvent à près de 8 885,70 € et les indemnités à près de 6 841 € par membre pour toute la durée du débat public.

Ce budget ne tient pas non plus compte de la valorisation du temps bénévole consacré par le public à l'étude du projet, à la rédaction de questions, contributions et cahiers d'acteurs ou encore à la participation aux réunions publiques.

04

APPORTS DU DÉBAT PUBLIC AU PROJET DE MISE À GRAND GABARIT DE LA LIAISON FLUVIALE ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

- A - Quelques éléments significatifs d'appréciation sur le déroulement du débat public
- B - Les sujets et questionnements structurants
- C - La concertation/la gouvernance présente et à venir : « le public participera-t-il à l'élaboration du projet ? »



A - Quelques éléments significatifs d'appréciation sur le déroulement du débat public

1. Éléments d'analyse du débat public Petite Seine grand gabarit

• L'organisation de deux débats publics coordonnés

L'organisation de deux débats publics coordonnés est la principale nouveauté introduite dans le processus. Cette coordination s'est traduite :

- par la constitution de deux CPDP distinctes, mais présidées par un Président commun, et dont trois autres membres participent aux travaux des deux Commissions ;
- par l'organisation de réunions communes aux deux débats publics ainsi que d'un atelier de travail commun ;
- par la présence, lors de chacune des réunions publiques, d'un représentant de l'autre maître d'ouvrage (Voies navigables de France lors des réunions du débat public Crue Seine Bassée, l'EPTB Seine Grands Lacs lors des réunions du débat public Petite Seine grand gabarit), ce représentant étant chargé de répondre aux éventuelles questions concernant son projet.

Les enjeux et les composantes des deux projets étaient suffisamment proches pour justifier cette coordination des deux débats, qui s'est avérée fructueuse. Cette démarche a d'ailleurs soutenu le rapprochement entre les deux maîtres d'ouvrage, qui ont renforcé leur coopération, notamment dans le domaine des études. Il faut noter que cette coopération avait déjà débuté avant la procédure par des échanges d'informations dans le cadre d'un comité de coordination.

En revanche, la coordination des deux débats publics n'a pas suffi à initier un débat plus large sur un projet de territoire plus global (Provins-Montereau-Troyes), voire national. Ce phénomène est compréhensible : les deux maîtres d'ouvrage ont chacun un champ de compétences précis, délimité à la fois sur le plan géographique et sur le plan thématique. Par exemple, Voies navigables de France ne peut pas prendre de décision ou intervenir directement sur les ports ou berges qui sont gérés par d'autres acteurs. Il n'est pas non plus question, pour le maître d'ouvrage, d'influer sur les règles de circulation des bateaux, a fortiori dans Paris. L'EPTB Seine Grands Lacs, pour sa part, ne peut pas modifier les règles nationales de calcul des redevances d'irrigation, ou construire des échangeurs routiers en guise de mesure d'accompagnement, car ces mesures ne relèvent pas de son cœur de métier. L'objet du débat public n'était pas le projet interrégional de territoire de la plaine de la Bassée, et les interlocuteurs du public n'étaient que deux des aménageurs du territoire : pour lancer le débat sur un projet de territoire, il aurait probablement fallu inviter un panel de représentants des différents acteurs du territoire (élus, administrations, corporations professionnelles, associations etc.). Cela étant, le public a montré son envie d'échanger sur la thématique du développement territorial. Des thèmes tels que la cohérence des aménagements fluviaux ou la cohérence des aménagements entre les territoires d'Île-de-France et ceux de Champagne-Ardenne ont été régulièrement évoqués.



• **La coproduction du cahier des charges d'une expertise portant sur les modèles hydrauliques**

L'expertise du modèle hydraulique des projets d'aménagement de la Bassée et de mise à grand gabarit de la liaison fluviale a nécessité l'organisation d'un atelier de travail commun aux deux projets. Il s'agit d'une autre innovation développée à l'occasion du débat public. Cette expertise a été lancée car le public n'était pas convaincu :

- du bien-fondé de la notion de « neutralité hydraulique » (absence d'influence de la mise à grand gabarit sur les crues de la Seine) développée par Voies navigables de France ;
- de l'absence d'impacts cumulés du projet d'aménagement de la Bassée avec le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale, sur le système hydraulique de la plaine de la Bassée.

Pour ces raisons, une expertise complémentaire a été proposée et engagée. Concrètement, trois experts indépendants évalueront les modèles hydrauliques construits par Voies navigables de France et Seine Grands Lacs, sur la base d'un cahier des charges co-construit par les deux maîtres d'ouvrage et par les participants au débat public intéressés par ces questions.

• **L'intervention de l'Autorité environnementale**

Par ailleurs, pour la première fois, l'Autorité environnementale du Conseil général de l'Environnement et du Développement durable est intervenue pendant le débat public. En l'occurrence, les dirigeants de Voies navigables de France et de Seine Grands Lacs avaient formulé une demande de cadrage de leurs études d'impact avant le début de la procédure de débat public. L'Autorité environnementale a produit une note de cadrage sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, la Direction régionale de l'industrie, de l'environnement et de l'équipement d'Île-de-France en rédigeant une sur le projet d'aménagement de la Bassée. Les notes de cadrage en question ont été connues pendant la procédure de débat public.

Des représentants de l'Autorité environnementale ont participé à plusieurs réunions de débat public ; à cette occasion, le cadrage proposé pour les études liées aux projets d'aménagement de la Bassée et de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, a pu être présenté publiquement. L'Autorité a d'ailleurs soutenu la légitimité de plusieurs questionnements formulés au cours de la procédure, comme la demande d'un chantier d'études portant sur les impacts cumulés des différents projets, ou encore la question de la cohérence globale de l'aménagement du territoire. L'intervention de l'Autorité environnementale se prolongera au-delà de la phase de débat public : l'Autorité a demandé à participer aux démarches de concertation post-débat des deux maîtres d'ouvrage.

• **La systématisation de la réponse aux questions posées dans les cahiers d'acteurs**

Une autre innovation a été développée au cours du débat public Petite Seine grand gabarit : la réponse écrite systématique, publiée sur Internet, aux questions posées dans les cahiers d'acteurs. Cette démarche a été mise en œuvre lorsque les organisateurs du débat public ont constaté la multiplicité des questions posées dans les cahiers d'acteurs du débat public Petite Seine grand

gabarit. L'approche consistant à répondre aux contenus d'un cahier d'acteurs permet de « tisser » les différents canaux de communication utilisés au cours de la procédure (réunions publiques, supports écrits, Internet), c'est-à-dire de les rapprocher les uns des autres dans une logique de cohérence et d'interaction. Cette évolution est appréciée, et même demandée par le public : des participants au débat avaient reproché au maître d'ouvrage, lors d'une réunion, de ne pas avoir apporté de réponse aux propos tenus dans un cahier d'acteur. Les représentants de Voies navigables de France en ont tenu compte et ils ont parfois cité, au cours de la procédure, le contenu de tel ou tel cahier d'acteur dont ils avaient pris connaissance.

Les membres de la CPDP, pour leur part, ont présenté le cahier d'acteur comme un outil ne venant pas se substituer aux échanges en réunion, mais complétant ceux-ci. Concrètement, les cahiers d'acteurs ont souvent complété ou fait suite à des interventions orales publiques ou à des échanges avec les membres de la CPDP. En effet, le droit de suite en réunion publique (possibilité, pour la personne ayant posé une question, de rebondir sur la réponse apportée pour rechercher un complément ou apporter un nouvel argument) reste un fondement du débat public. L'échange entre le maître d'ouvrage et le public doit être favorisé car il permet de socialiser les contenus du débat, le débat public étant un débat organisé en public et pour le public.

• **Le partage du concept de débat public à l'international**

Cette dernière nouveauté mérite d'être citée. Des observateurs tunisiens, venus étudier les méthodes d'intégration des enjeux environnementaux dans le fonctionnement de l'Etat et des administrations, ont ainsi pu découvrir le fonctionnement du débat public et participer à une réunion lors de laquelle l'un d'entre eux a pris la parole. La délégation tunisienne a exprimé son intérêt pour les questions d'environnement, l'implication du mouvement social dans le fonctionnement politique, le débat politique de terrain ou encore la pratique du débat public. Par ailleurs, un avocat guatémaltèque, en mission à l'Ecole Nationale d'Administration (ENA), a assisté à plusieurs réunions publiques ainsi qu'aux travaux du Secrétariat général. Il s'est ainsi familiarisé avec l'objet administratif singulier qu'est le débat public.

2. L'évolution de la position du maître d'ouvrage au cours du débat public

• **La posture d'un maître d'ouvrage au statut modifié en cours de débat public et qui découvre la procédure : « comment le porteur de projet s'est-il comporté au cours du débat public ? »**

Le débat public Petite Seine grand gabarit est le premier dans lequel l'établissement Voies navigables de France est impliqué. C'est également le dernier auquel Voies navigables de France participera sous sa forme actuelle. En effet, une modification statutaire de l'organisme a été entérinée en janvier 2012, élargissant le périmètre de compétences de Voies navigables de France, et transformant l'entité en Établissement Public Administratif à compter de 2013.



Le maître d'ouvrage a adopté une posture d'ouverture vis-à-vis des questions posées mais a souvent exprimé une forte conviction par rapport au bien-fondé des caractéristiques de son projet. Cela étant, au cours de la procédure, le maître d'ouvrage a publié des données complémentaires sur son projet, telles que des résultats d'analyses de sédiments, des compléments d'information sur le modèle hydraulique, le calcul des émissions de CO₂, le report modal à attendre du projet (transfert de marchandises depuis les autres modes de transport vers le mode fluvial) ou encore les retombées sociales du projet (nombre d'emplois créés). Ces informations restent disponibles sur le site Internet du débat public.

Par ailleurs, les représentants de Voies navigables de France ont présenté les démarches qu'ils envisagent d'entreprendre après le débat public, notamment dans le domaine de la concertation. Cependant, ils sont restés prudents dans les engagements qu'ils ont pris : ceux-ci ont trait aux études et à la concertation à venir plutôt qu'au contenu du projet lui-même.

• La remise en cause des certitudes du maître d'ouvrage : « dans quelle mesure le projet a-t-il été questionné par le public au cours du débat ? »

Le débat public peut donner l'impression d'avoir permis à Voies navigables de France de vérifier l'intérêt économique de son projet. La démarche a provoqué ou confirmé une large adhésion sur le principe d'une mise à grand gabarit de la liaison fluviale. Néanmoins, la question de l'opportunité du projet n'a pas été tranchée au cours du débat. En effet, des oppositions ont été formulées vis-à-vis de l'aménagement proposé. En outre, l'échange a aussi permis de constater que les idées sont encore rares en matière de projets de développement induits par ce nouvel équipement, et que le projet ne répond pas à tous les besoins des utilisateurs. Par exemple, alors que l'aménagement devrait convenir à l'activité et aux besoins des mariniers, il ne répond pas aux attentes de la profession. Le projet comporte des incohérences et des aspects à compléter pour permettre une véritable multifonctionnalité du canal. Un extrait de *verbatim* illustre cette problématique : « *On continuera à avoir à faire des remous, à abîmer les berges et tout cela parce que vous ne voulez pas faire quelque chose de correct dès le départ. Les ponts [...], faites-les une bonne fois pour toutes au minimum à six mètres [de hauteur par rapport à la ligne d'eau de référence – d'autres représentants du monde de la batellerie souhaitent que cette hauteur soit portée à sept mètres], que les gens qui travaillent avec des conteneurs puissent passer. Voies navigables de France a toujours dit que les mariniers étaient des arriérés, on s'est modernisés et vous, vous voulez rester au temps de Napoléon.* » (Réunion de Bray-sur-Seine)

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale a gagné en complexité au fil des débats et des questions soulevées par les participants, ce qui était prévisible. Il s'avère également que le maître d'ouvrage Voies navigables de France, qui interagit régulièrement avec les différents usagers de la Seine a vu ses certitudes mises en cause pendant le débat. Les participants au débat public ont montré, dans l'ensemble, une certaine bienveillance vis-à-vis du porteur de projet. Aucune défiance marquée n'a été manifestée par le public. Cependant, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale a fait l'objet de diverses observations. Les futurs bénéficiaires de l'équipement ont suggéré plusieurs pistes d'amélioration de l'infrastructure envisagée.

• **Les premiers ressentis exprimés par le maître d'ouvrage sur la procédure de débat public : « quelles ont été les premières impressions du porteur de projet à l'issue du débat ? »**



Au terme du débat public, lors de la réunion de clôture de Nogent-sur-Seine, les représentants de Voies navigables de France ont exposé leur premier ressenti quant à la procédure de débat public. Ils ont reconnu que l'objet soumis au débat était un objet technique appelé à être transformé. Cette transformation demandera du temps car les échanges ont été riches et les services de Voies navigables de France ont besoin d'assimiler toutes les données recueillies avant de les mettre en œuvre dans le projet, s'il est décidé de poursuivre celui-ci.

Pour Voies navigables de France, le débat public a constitué une occasion :

- d'informer le public sur la problématique générale fluviale et les enjeux liés à la voie d'eau ;
- d'expliquer le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, et notamment ses différences par rapport au projet qui avait été présenté au cours des années 1980 avant d'être abandonné ;
- de conforter de façon publique l'intérêt des acteurs économiques pour le projet.

A l'occasion de ce débat, Voies navigables de France a aussi entendu les attentes et préoccupations des usagers et a tenté de les comprendre pour y répondre. Le maître d'ouvrage a recherché des solutions et des améliorations dont il sera tenu compte dans la suite du projet.

Les représentants de Voies navigables de France ont souligné la qualité des échanges, le climat de respect et d'implication dans lequel ils se sont déroulés, ainsi que la richesse des apports du débat. Cette procédure a permis au maître d'ouvrage de découvrir les opportunités de coopération et d'enrichissement réciproque qui existent entre l'ETPB Seine Grands Lacs et Voies navigables de France.



B - Les sujets et questionnements structurants

1. Les questions de cohérence dans l'aménagement et la gestion du territoire : « quelle cohérence avec les projets passés, présents, à venir ? »

- **La concomitance, la dépendance/indépendance du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine avec le projet d'aménagement de la Bassée : « quels enjeux communs, distincts entre les deux projets ? »**

Les participants au débat public, dans le cadre d'une recherche globale de cohérence des projets menés sur le territoire, ont posé à plusieurs reprises la question de la compatibilité, de la coordination des deux projets de mise à grand gabarit de la liaison fluviale et d'aménagement de la Bassée, des impacts de l'un sur l'autre.

En effet, il existe deux grandes thématiques communes aux deux projets :

- l'impact du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale sur le projet d'aménagement de la Bassée et vice-versa, la notion de neutralité hydraulique (absence d'influence de la mise à grand gabarit de la Seine sur les crues du fleuve) ;
- la thématique de l'aménagement cohérent du territoire.

D'autres thèmes constituent des « thèmes de contact » entre les deux projets. Ce ne sont pas des thèmes communs car le périmètre/territoire considéré n'est pas le même selon le projet examiné. Cependant, il s'agit de problématiques et thématiques similaires soulevées par les deux projets. L'hydrologie, l'environnement, les questions de réutilisation de matériaux de l'un des projets pour la réalisation de l'autre sont des exemples de ces thèmes « de contact ».

Le public, quant à lui, s'est beaucoup interrogé sur la dépendance ou l'indépendance des deux projets. Les maîtres d'ouvrage ont confirmé que les deux projets sont indépendants. Chacun pourrait être réalisé, même si l'autre ne l'était pas. Les études conduites et partagées jusqu'ici par les maîtres d'ouvrage montrent que la mise à grand gabarit ne modifierait pas les flux d'eau à gérer par l'EPTB Seine Grands Lacs, sauf dans le cadre du scénario 5 du projet où des impacts seraient prévisibles de ce point de vue. Les deux projets sont donc jugés compatibles a priori par les maîtres d'ouvrage. Cependant, certains participants au débat public n'ont pas été convaincus par ces arguments. A l'issue du débat, des doutes subsistent sur la neutralité hydraulique du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, ainsi que sur la compatibilité des deux projets. L'expertise souhaitée par le public sur le modèle hydraulique des deux projets vise à infirmer ou à confirmer les positions de chacun à ce propos.

Par ailleurs, le projet d'aménagement de la Bassée a parfois été assimilé à une mesure compensatoire des impacts du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Les représentants de l'EPTB Seine Grands Lacs ont vigoureusement nié cette hypothèse. Certains citoyens ont interrogé les maîtres d'ouvrage sur le rôle de Voies navigables de France dans le dispositif de prévention des crues ou d'alerte en cas de crue. Une note d'information a été rédigée afin d'expliquer les rôles respectifs des services de prévision des crues et des gestionnaires d'ouvrages de navigation.

• La coopération des maîtres d'ouvrage : « comment les deux porteurs de projet ont-ils travaillé ensemble ? »

Les maîtres d'ouvrage ont apporté des réponses à l'ensemble des questions posées sur l'interdépendance de leurs projets, mais aussi et surtout pris conscience de la nécessité d'approfondir leurs échanges d'informations. Le débat public a confirmé que leur coopération d'ordre technique ou de gouvernance pourrait résoudre un certain nombre de difficultés.

Avant le début de la procédure de débat public, les deux porteurs de projet avaient déjà initié une démarche de coopération. Depuis 2009, un Comité de coordination, présidé par le Préfet de Bassin, a été mis en place afin d'assurer la cohérence entre les deux projets et d'en coordonner les études. Sous l'impulsion des participants au débat public, une coopération approfondie s'est instaurée entre Voies navigables de France et l'EPTB Seine Grands Lacs sur la gestion des flux aquatiques, qu'il s'agisse des études à réaliser sur cette thématique, mais aussi de la gestion de l'eau au quotidien. Cette proposition ouvre sur une forme élargie des compétences des deux maîtres d'ouvrage, et donc sur une globalisation de la responsabilité sociale des deux établissements en question. En effet, du fait de la coopération de Voies navigables de France et de l'EPTB Seine Grands Lacs, la responsabilité de chacun d'entre eux ne se limitera plus à ses seuls agissements. Le champ de la responsabilité de chacun s'étendra aux agissements de son partenaire et donc à l'influence globale des deux maîtres d'ouvrage sur le territoire. De toute façon, les agissements de tel ou tel acteur peuvent d'ores et déjà être reprochés à un autre : l'historique des opérations d'aménagement successives reste inscrit dans la mémoire collective comme une responsabilité partagée des différents aménageurs du territoire.

Les deux maîtres d'ouvrage, quant à eux, ont d'ores et déjà échangé certains résultats de leurs études, notamment dans le cadre du comité de coordination. Au cours du débat, ils ont décidé de coopérer sur deux autres éléments :

- l'expertise à réaliser sur le modèle hydraulique développé pour chacun des projets, qui sera commune ;
- la reconnexion à la Seine de la boucle de la Grande Bosse, qui sera mise en œuvre par l'EPTB Seine Grands Lacs sur la propriété de Voies navigables de France.



- **La cohérence territoriale à l'échelle de la zone humide, du bassin de la Bassée (triangle Provins-Montereau-Troyes) : « comment parvenir à un aménagement cohérent du territoire aux plans local, régional, interrégional ? »**

Le public s'attend à ce que les bénéficiaires du projet (parfois extérieurs au territoire où celui-ci sera mis en œuvre) en assumant la prise en charge financière. Le maître d'ouvrage, pour sa part, a souligné l'intérêt national de son projet. Cependant, il ne cache pas que des financements pourraient être sollicités auprès des collectivités territoriales. Cette perspective a probablement soutenu l'émergence au cours du débat de la notion de solidarité entre les territoires situés à l'amont et à l'aval du fleuve.

Les parties prenantes étaient déjà conscientes de l'existence d'une frontière sociogéographique entre les deux départements et deux régions concernées par le projet. Le débat public a lui-même été adapté à ces frontières. Ainsi, les réunions communes aux débats Crue Seine Bassée et Petite Seine grand gabarit portant sur l'agriculture et l'aménagement du territoire ont été organisées en doublon. Cette frontière sociogéographique, qui est d'ailleurs matérialisée sur la majeure partie de sa longueur par les cours d'eau dont il est question dans le débat public, s'est révélée particulièrement marquée. Elle semble faire parfois obstacle au développement d'une cohérence territoriale. Lors de la réunion de Pont-sur-Seine, un participant a posé la question suivante : « *la France s'arrête-t-elle à la frontière de l'Aube et de la Seine-et-Marne ?* »

Le public a exprimé son désir de dépasser les frontières pour construire un développement territorial cohérent à l'échelle du bassin, du territoire local ou encore sur la longueur de fleuve concernée par le projet. Certaines parties prenantes au débat ont exprimé leur souhait de raisonner à l'échelle de cette unité territoriale globale. Par exemple, un participant propose la constitution d'une réserve naturelle unique regroupant la Bassée amont et la Bassée aval. A l'heure actuelle, une partie seulement du bassin est classée Natura 2000. Le débat public a permis de révéler une réponse à cette attente : la DREAL Champagne-Ardenne préparerait un classement environnemental global de la Bassée.

La question de la cohérence territoriale recouvre également les mesures environnementales mises en œuvre à l'échelle du territoire. Ainsi, plusieurs participants au débat public ont souligné l'existence de zones classées pour la protection de l'environnement (Zones Spéciales de Conservation ou ZSC, Zones de Protection Spéciales ou ZPS) ainsi que les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE). Ces intervenants ont interrogé le maître d'ouvrage sur la compatibilité du projet avec ces différentes mesures. Certains participants ont d'ailleurs souligné le caractère opposable du SDAGE ainsi que de la directive-cadre européenne sur l'eau. Le SDAGE est plus qu'un document d'orientation de développement durable car il comporte des prescriptions obligatoires pour les aménageurs du bassin.



L'organisation d'une réunion publique à Paris a également permis de recueillir les attentes du public en matière de recherche de cohérence territoriale au-delà du triangle Provins-Montereau-Troyes. Une question a ainsi été posée sur l'impact du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale sur Paris en ce qui concerne la navigation de plaisance, le transport fluvial de marchandises dans

la capitale, l'esthétique de la Seine etc. Le maître d'ouvrage reconnaît que le projet génèrera une augmentation des volumes transportés, mais il a précisé que c'est la contenance des bateaux qui est appelée à progresser plutôt que leur nombre. A Paris même, le trafic fluvial restera donc largement dominé par le trafic de bateaux de passagers.

Une autre interrogation a émergé sur les rapports entre le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale et l'opération Grand Paris. Le maître d'ouvrage a confirmé que le périmètre de la réflexion relative aux aspects logistiques du Grand Paris intègre l'est de la région parisienne.

Les participants au débat public montrent donc leur besoin d'une réflexion globale sur le devenir de la plaine de la Bassée. Une phrase extraite d'un cahier d'acteur illustre cette préoccupation : « *les deux projets doivent se réaliser et s'inscrire dans le cadre d'un développement territorial partagé et concerté.* » Cependant, les deux réunions publiques organisées sur cette thématique n'ont pas suffi à susciter un examen collectif de cette problématique. Le public ne s'est pas réellement saisi de la thématique d'aménagement du territoire, pourtant traitée de manière transversale aux deux débats.

Les CPDP Crue Seine Bassée et Petite Seine grand gabarit ont d'ailleurs proposé aux participants au débat public de relancer ultérieurement le débat sur ce point. En effet, le bassin de la Bassée ne semble pas considéré comme une unité territoriale globale pour le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale. Pourtant, des participants au débat public aspirent à une prise en charge de la totalité du chevelu, c'est-à-dire de la Seine et de ses affluents, sous-affluents etc. Certains attribuent l'absence de cohérence de cet aspect de la politique fluviale à une indifférence généralisée vis-à-vis des chenaux secondaires.

Les élus locaux, quant à eux, comptent sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ainsi que sur le projet d'aménagement de la Bassée comme facteurs de développement du territoire. Cependant, les modalités de ce développement territorial ont fait l'objet d'interrogations jusque tard dans la procédure, ce qui signifie que les questionnements en la matière n'ont que peu évolué depuis le début du débat public.

• La cohérence fonctionnelle entre le projet de mise à grand gabarit de la voie fluviale et les autres équipements réalisés ou à réaliser sur le territoire : « comment les équipements du territoire peuvent-ils entrer en synergie les uns avec les autres de manière à réduire leurs impacts ? »

L'infrastructure vient s'inscrire dans un territoire déjà marqué par de nombreux aménagements, parmi lesquels figurent les lacs-réservoirs Seine et Aube ou les diverses carrières en fonctionnement. En outre, le projet sera avantageux pour nombre de projets industriels nouveaux (carrières, projets industriels) potentiellement destructeurs pour l'environnement. L'équipement pourrait modifier les usages actuels du territoire, mais aussi son potentiel à venir, qui relève de contraintes non encore connues à l'heure actuelle.

La mise à grand gabarit vient parfois s'ajouter à d'autres projets, comme par exemple dans le hameau de Beaulieu. Un participant a cité les projets d'électrification de la ligne ferroviaire Paris/Bâle et de



reconstruction du barrage de Beaulieu qui seront probablement concomitants avec la mise à grand gabarit. Les riverains ont interrogé le maître d'ouvrage sur les modalités de coordination de ces différentes initiatives.

Le public a d'ailleurs formulé des recommandations concrètes destinées à parvenir à la cohérence fonctionnelle des équipements. Par exemple, certains participants ont demandé au maître d'ouvrage d'affiner dans ses études les notions d'impact cumulé des projets ou d'état initial du milieu. L'un d'entre eux a conseillé aux aménageurs de veiller à la cohérence des analyses des différents organismes de l'Etat (Voies navigables de France, EPTB Seine Grands Lacs, Réseau Ferré de France etc.).

D'autres citoyens se sont renseignés sur les travaux connexes qui viendront accompagner la mise à grand gabarit (aménagement de ports, de bases logistiques, équipements d'accompagnement destinés par exemple à développer l'écotourisme etc.). Les travaux connexes à la mise en œuvre du projet sont attendus comme autant d'opportunités de développement et de moyens de renforcer la cohérence des infrastructures du territoire. Il est par exemple proposé de créer des bases logistiques entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ou un diffuseur routier près de Bray-sur-Seine.

Certains de ces travaux sont même considérés comme indispensables pour assurer la compatibilité du projet avec les usages existants du fleuve. Ainsi, la saturation du port de Bray-sur-Seine a été évoquée à plusieurs reprises : pour le public, les aménagements proposés ne sont pas utiles si le port de Bray-sur-Seine n'est pas réaménagé. Il est également proposé d'aménager la desserte routière du port de Bonneuil pour assurer la fluidité des flux de transport. L'Autorité environnementale souhaite elle aussi que ces conséquences indirectes du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine (l'aménagement des ports n'étant pas une compétence de Voies navigables de France) soient examinées dans le cadre de l'étude d'impact du projet. Le maître d'ouvrage, pour sa part, annonce qu'il est envisagé de déplacer le port de Bray-sur-Seine, mais à moyen terme, sous une échéance qui dépasse celle du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

La demande d'un aménagement de la boucle de la Grande Bosse a également été prise en compte : un projet sera développé avec l'EPTB Seine Grands Lacs pour reconnecter ce bras mort de la Seine, afin d'entretenir la richesse naturelle du lieu et de permettre le passage des poissons.

Certains travaux connexes du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale, quant à eux, ont été considérés comme peu pertinents par le public. C'est le cas par exemple de l'édification d'une plateforme logistique à Villiers-sur-Seine (scénario 2), qui pourrait générer un accroissement excessif du trafic routier alentour. Le maître d'ouvrage a confirmé que ce projet n'est plus vraiment d'actualité.

Enfin, le public a soulevé des interrogations particulières sur le devenir de certains lieux forts du tracé du projet :

- le canal de Beaulieu, qui ferait l'objet d'une concertation spécifique (il pourrait être maintenu en exploitation, utilisé pour d'autres usages tels que la pêche ou la plaisance ou restauré en

tant que zone humide – un consensus a émergé sur la nécessité d'intervenir sur ce canal car de toute façon, celui-ci ne peut pas continuer indéfiniment à fonctionner dans les conditions actuelles) ;

- l'écluse de Jaulnes, qui pourrait être déplacée ;
- le barrage du Vezoult, qui ferait l'objet d'un gros investissement ;
- les casiers dits « SEDA » (Société d'économie du département de l'Aube) qui seraient réutilisés, raccordés ou laissés en l'état selon les scénarios ;
- le pont de Noyen-sur-Seine qui serait reconstruit, aménagé ou équipé d'un dispositif de guidage selon les scénarios (le maître d'ouvrage s'est engagé à ouvrir une concertation afin de rechercher une solution optimale pour cette installation) ;
- les ponts de Beaulieu, qui seraient reconstruits si l'un des scénarios 1, 2 ou 3 était retenu ;
- le réseau Freycinet, qui continuerait à être entretenu au plan national et dont le gabarit serait même dépassé sur le périmètre du projet.

• **Le développement cohérent du système de transport : « vers quel système global de transport ce projet nous emmène-t-il ? »**

Les participants au débat public ont également souhaité examiner le projet sous l'angle de sa fonctionnalité de transport et de son insertion dans le système de transport local et national.

Certains d'entre eux précisent que pour créer des activités et donc des emplois, il n'est pas souhaitable d'introduire une concurrence entre les différents modes de transport. Le public craint parfois que le développement du transport fluvial entraîne des destructions d'emplois dans les filières ferroviaire ou routière. Cependant, l'orientation dominante est à la réduction des émissions de CO₂ et à un développement des modes de transport alternatifs au mode routier.

Le maître d'ouvrage a apporté des précisions à ce sujet : cela ne signifie pas forcément que le mode fluvial est appelé à concurrencer les autres modes. Le transport routier conservera 61 % à 66 % de la part modale du transport de marchandises. Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale contribuera à faire en sorte que les flux de transport supplémentaires, qui seront créés à l'avenir, soient pris en charge par les modes alternatifs au mode routier. D'ailleurs, les transporteurs routiers eux-mêmes, conscients de cette évolution, ont tendance à diversifier leur activité. Voies navigables de France, pour sa part, a récemment conclu un partenariat destiné à développer des complémentarités avec SNCF Geodis, opérateur de transport ferroviaire.

Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine doit donc s'insérer dans le système global de transport, mais aussi dans l'infrastructure fluviale française. Les participants au débat public en sont conscients : ils ont soulevé un certain nombre de questions liées à la politique fluviale. Le public a par exemple évoqué les difficultés de la traversée de Paris en mode fluvial. Un batelier, sur la base des résultats d'une étude du Centre d'Etudes Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF), a revendiqué la possibilité de traverser Paris avec des bateaux de 135 mètres pendant au moins une partie de l'année. D'autres participants ont soulevé la question du devenir des petits canaux qui, dans un contexte de massification des transports,



ont tendance à être abandonnés. Le projet de canal Seine-Nord-Europe est un autre aménagement évoqué au cours du débat, qui influencerait sur les modalités de fonctionnement du futur canal à grand gabarit.

Globalement, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale est porteur d'un « amont » et d'un « aval », qu'il s'agisse de solidarité entre les territoires qui portent/subissent le projet et ceux qui en bénéficient, ou qu'il s'agisse de la nécessaire liaison entre l'aménagement et les autres infrastructures de transport existantes et à venir.

2. L'opportunité du projet : « faut-il réaliser ce projet ? »

• Un projet attendu depuis peut-être trop longtemps : « comment confirmer que le public souhaite toujours une mise à grand gabarit dans les conditions envisagées ? »

La mise à grand gabarit de la Seine étant envisagée depuis trente ans, le présent débat public porte sur un projet déjà attendu par la majorité des acteurs locaux. Ces derniers ne remettent plus en question l'opportunité du projet alors que ses justifications ont peut-être disparu : les acteurs ne savent peut-être plus très bien pour quelles raisons ils attendent cet aménagement. D'ailleurs, dans un cahier d'acteur, un participant exprime le sentiment suivant : « *[nous avons] le sentiment de voir ressortir d'armoires poussiéreuses, à des fins de politique locale, un projet des années 60-70, dont seule la première tranche avait été réalisée* ». Il serait donc utile d'initier un nouveau dialogue sur le « pourquoi » du projet (par opposition à son « comment », c'est-à-dire ses modalités de réalisation).

Le maître d'ouvrage, quant à lui, a justifié le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale par son intérêt général/national, citant notamment les dispositions issues du Grenelle de l'Environnement ou les Schémas national et régionaux des infrastructures de transport. Le public a d'ailleurs reproché au porteur de projet le caractère incantatoire de l'argument « Grenelle de l'Environnement » : les participants au débat public sont prêts à accepter la réalisation de projets d'aménagement présentant un intérêt, quitte à tolérer les impacts provoqués, mais pas à n'importe quel prix. Pour eux, il n'est pas question de sacrifier le milieu ou le territoire sur l'autel du développement du transport fluvial.

Certains intervenants, quant à eux, se montrent plus ambitieux que le maître d'ouvrage lui-même, en considérant que le développement de l'infrastructure de transport fluvial n'est pas assez rapide. Plusieurs participants proposent ainsi d'étendre la zone à grand gabarit au-delà de Nogent-sur-Seine vers l'amont. Selon les représentants de Voies navigables de France, cette extension serait envisageable, mais à long terme : il n'en est pas question dans l'immédiat. D'autres participants au débat public s'étonnent que la question de l'opportunité du projet ne soit toujours pas tranchée : pourquoi le projet, dont il est question depuis trente ans, est-il encore à l'étape de la conception ? Existe-t-il des facteurs qui pourraient empêcher sa mise en œuvre ? Le maître d'ouvrage a rappelé que la décision de réalisation du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine n'est pas encore prise. Le débat public se tient toujours avant cette prise de décision car l'opportunité du projet est une des thématiques à explorer avec le public au cours de la procédure. Voies navigables de France doit également veiller à insérer ce projet dans la plaine de la Bassée, un secteur à fort enjeu écologique.

Quelques oppositions ont été formulées contre le projet mais aucun participant au débat public n'a montré une volonté d'en rejeter les fondements. La formule « autoroute de l'eau » a émergé du débat comme un qualificatif péjoratif. Les représentants de Voies navigables de France eux-mêmes l'ont utilisé pour expliquer ce que le projet actuel n'est pas, revendiquant le compromis effectué dans ce projet entre les contraintes de navigation et les contraintes liées aux milieux ou aux autres usages de la voie d'eau.

La coexistence d'une forte attente vis-à-vis du projet et d'une opposition montre que les positions quant à l'opportunité du projet sont très variables suivant les acteurs. Certains revendiquent leur appartenance au territoire sur lequel l'aménagement sera mis en place, ainsi que leurs usages actuels de la voie d'eau (usage de pêche, de loisirs et plaisance). D'autres se présentent comme bénéficiaires directs ou indirects du projet (bateliers professionnels). Certains acteurs s'opposent au projet dans sa globalité ou dans sa forme actuelle, proposant des alternatives ou des ajustements. D'autres, représentant pour l'essentiel le monde économique, ont exprimé publiquement et à plusieurs reprises leur soutien au projet. Certains considèrent même cet aménagement comme indispensable au développement de leurs propres projets (par exemple, zone d'activité de la commune de Romilly-sur-Seine). Lors de la réunion de Pont-sur-Seine, un intervenant a proposé de faire la synthèse de ces intérêts, affirmant : « *l'économie et l'agriculture sont compatibles avec l'environnement* ».



L'opportunité économique du projet est communément admise. Elle est d'ailleurs confirmée par le maître d'ouvrage dans sa présentation, avec des projections sur les volumes de marchandises notamment agricoles pouvant être échangées par le moyen du nouveau canal. Les seules questions posées sur ce thème portaient sur la rupture de charge, c'est-à-dire la nécessité de changer de mode de transport au cours de l'acheminement des marchandises. Ainsi, contrairement au transport routier, le transport fluvial nécessite au moins un changement de mode au cours de l'acheminement

du produit. Cependant, des ruptures de charge existent dans tous les modes de transport ; celles-ci ne dégradent pas spécialement la compétitivité du mode fluvial.

L'opportunité économique du projet paraît donc acquise. En revanche, la faisabilité de son financement suscite des interrogations dans le public. La conjoncture économique actuelle ne paraît pas propice à la mise en œuvre de tels investissements. Voies navigables de France répond que le projet représente entre 1,5 année et 4 années d'investissement pour le service navigation de la Seine. En outre, des financements externes seront sollicités (dont des financements d'Etat puisqu'il s'agit d'un projet d'intérêt national). Le plan de financement du projet n'est pas encore connu mais le maître d'ouvrage se montre rassurant quant à sa faisabilité.

- **Les diverses alternatives pouvant être étudiées : « d'autres solutions peuvent-elles être envisagées, en lieu et place de la mise à grand gabarit proposée ? »**

Les alternatives proposées au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale sont récapitulées ci-dessous.

- **Le choix d'un autre mode de développement**

Certains participants au débat public rejettent l'idée d'une artificialisation du canal et plus globalement d'un développement du transport de marchandises. Ils appellent de leurs vœux une réflexion globale sur les modes de production et de consommation, dans une logique de préservation des ressources et de la qualité de vie. Le maître d'ouvrage, pour sa part, a cité les textes européens pour qui « freiner la mobilité n'est pas une option » ; considérant que le débat relatif au devenir des flux de transports n'est pas de sa compétence, il se propose d'apporter des réponses de son ressort. Concrètement, Voies navigables de France se propose de développer le transport fluvial car ce mode de transport est considéré comme relativement peu impactant, et d'éviter l'artificialisation du canal grâce aux dispositions constructives de son projet. D'autres participants au débat public, quant à eux, soutiennent que : « *Si le projet ne se faisait pas, le trafic routier en Seine-et-Marne continuerait à augmenter pour répondre aux besoins des entreprises utilisant les ports reliés au réseau fluvial à grand gabarit.* »

- **L'alternative ferroviaire**

L'électrification de la ligne Paris-Bâle ou la réactivation de la ligne Flamboin-Montereau ont été citées en tant que projets pouvant être mis en œuvre en lieu et place de la mise à grand gabarit du canal. La principale alternative serait la réutilisation de la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau, qui a été mise à l'étude par Réseau Ferré de France (RFF). Une contribution a été rédigée à ce propos par RFF dans le cadre du débat public.

Il s'avère que les acteurs économiques utilisent déjà largement le transport fluvial, qui est la solution la plus économique. En outre, la ligne Flamboin-Montereau est plutôt destinée au trafic local qu'au fret sur longues distances, et la capacité de la ligne est de toute façon limitée par les engagements pris pour limiter les nuisances vis-à-vis des riverains de la ligne ferroviaire. Des regrets ont été émis quant à la modestie de cette contribution de RFF : l'étude aurait pu être étendue aux prévisions de trafic générées par la mise à grand gabarit.

- **L'aménagement d'un canal destiné à accueillir des bateaux de 1 000/1 500 tonnes maximum**

Pour limiter les impacts liés à l'aménagement proposé, certains participants proposent de déployer une infrastructure où pourraient circuler des bateaux de 1 000 à 1 500 tonnes maximum. Cette alternative présente le double intérêt de limiter l'ampleur des aménagements à réaliser mais aussi les dimensions des bateaux qui emprunteront le canal. Or des convois de puissance motrice intermédiaire génèrent relativement peu de dégradations sur l'infrastructure par rapport aux convois massifiés. En outre, des transbordements sont d'ores et déjà effectués dans la darse de Montereau pour constituer des convois massifiés qui continuent ensuite leur descente de la Seine. Il est proposé d'institutionnaliser ce mode de fonctionnement.

Cependant, chaque rupture de charge entraîne une augmentation du coût de transport des marchandises. Or le transbordement effectué à Montereau est une rupture de charge. En outre, la massification des transports est indispensable pour soutenir l'attractivité du mode fluvial par rapport aux autres modes de transport.

- Le choix d'un autre lieu que Bray-sur-Seine pour massifier les convois

Un riverain du port de Bray-sur-Seine a souligné les nuisances causées par l'activité du port et les difficultés des convois à se croiser ou à virer à cet endroit du canal. Il propose que les convois soient massifiés en amont de Bray-sur-Seine à des fins de fluidification des manutentions de marchandises.

Cependant, cette solution génèrerait des contraintes économiques. Il faudrait transborder des marchandises, les acheminer par la route jusqu'à l'emplacement retenu, ce qui rendrait le coût du transport fluvial supérieur à celui d'une solution de transport routier, par exemple.

La faisabilité du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale a par ailleurs été mise en regard des autres opérations envisagées. L'indépendance du projet vis-à-vis du projet d'aménagement de la Bassée, par exemple, a été soulignée tout au long du débat public par les deux maîtres d'ouvrage. Le projet de canal Seine-Nord Europe a été cité comme un autre aménagement pouvant influencer sur l'opportunité du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Selon Voies navigables de France, le canal Seine-Nord-Europe pourrait entraîner un accroissement des flux appelés à transiter entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine. Il pourrait également soutenir l'apparition d'une concurrence supplémentaire pour les opérateurs fluviaux de la Seine. Cela étant, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale et le projet Seine-Nord-Europe sont indépendants et la réalisation de l'un n'est pas une condition de la réalisation de l'autre.

La rareté des convois de plus de 1 500 tonnes susceptibles de desservir Nogent-sur-Seine a été soulignée. Cette remarque porte un sous-entendu : pour que le projet d'infrastructure soit opportun, encore faut-il qu'il existe des bateaux prêts à l'emprunter. Il s'avère que le canal Seine-Nord (attendu à l'horizon 2017) et la plateforme portuaire d'Achères (qui devrait voir le jour après 2020) simplifieront l'accès des bateaux de grande taille au réseau Seine. En outre, plusieurs écluses seront mises à niveau avant 2017. Ces aménagements et le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale permettront de développer une liaison directe sans rupture de charge entre Nogent-sur-Seine et les ports de la façade maritime.

3. Les sources de financement du projet : « le projet est-il finançable et comment ? »

Les questions de financement, bien qu'extrêmement importantes pour le projet, n'ont pas fait l'objet de clarifications suffisantes. Pourtant, elles ont très souvent été abordées au cours des réunions, parfois en lien avec d'autres interrogations sur les moyens consacrés à l'entretien des ouvrages actuels. Un participant, par exemple, a exprimé son inquiétude quant à l'éventualité du déploiement



d'un Partenariat Public-Privé (PPP), considérant que ce montage a connu des dérives dans d'autres domaines tels que le domaine hospitalier. D'autres intervenants ont souligné l'effort de rigueur qu'il faudra accomplir en matière de finances publiques dans un contexte de crise économique. A ces remarques, le maître d'ouvrage a répondu que le montage financier du projet n'est pas encore connu.

La question reste ouverte : un plan de financement sera construit s'il est décidé de poursuivre le projet. En effet, il faudra retenir un scénario à ce moment-là. Or l'ampleur de l'investissement sera très différente en fonction du scénario envisagé. Les représentants de Voies navigables de France ont néanmoins annoncé un chiffre : ils sont disposés à investir environ 8 % du budget du projet dans des mesures de compensation de ses impacts.

A ce jour, il existe une seule certitude : le financement du projet sera forcément pluripartenarial. L'opération pourra par exemple être financée par un apport de Voies navigables de France, par des subventions et autres contributions ainsi que par une répartition des coûts sur les bénéficiaires de l'infrastructure. Concrètement, un péage pourrait être déployé, ce qui a suscité quelques inquiétudes dans la population des bateliers professionnels. En réponse à cette préoccupation, le maître d'ouvrage a tenu à souligner la nécessité de préserver la rentabilité du transport fluvial. Les représentants de Voies navigables de France ont par ailleurs souligné la capacité d'investissement supplémentaire dont l'Institution disposera du fait du changement de son statut.

4. Le poids de l'histoire locale : « le projet pourrait-il se dérouler comme les précédents ? »

- **L'histoire du projet de mise à grand gabarit de la voie fluviale : « quels sont les éléments qui ressemblent au projet présenté au cours des années 1980 ou qui s'en distinguent ? »**

L'histoire du territoire est un élément central dans l'acceptabilité des projets. La mémoire collective est précise et durable ; les expériences passées sont utilisées comme référence pour évaluer l'opportunité, la faisabilité des nouveaux projets. En l'occurrence, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale est évalué à l'aune des réalisations passées de Voies navigables de France et des autres aménageurs.

Dans le cas du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, le public considère l'aménagement comme l'aboutissement d'un processus de développement continu engagé il y a une quinzaine d'années. Cependant, ce projet rappelle également un projet précédent, proposé puis abandonné au cours des années 1980. Le dessin de ce premier projet de canal était beaucoup plus rectiligne que celui du projet actuel. Il aurait entraîné la suppression de plusieurs méandres du fleuve ainsi que d'un barrage important pour l'équilibre environnemental. Les représentants de Voies navigables de France ont expliqué les différences fondamentales qui existent entre ces deux projets, de manière à rassurer les participants au débat public : il n'est pas question de construire une « autoroute fluviale » comme c'était envisagé au cours des années 1980.

• **La mémoire des dégradations subies par le territoire : « comment faire pour réparer les erreurs du passé et ne pas les reproduire ? »**

Les participants au débat public se souviennent par ailleurs des erreurs commises au cours de l'histoire. Par exemple, l'aménagement des lacs-réservoirs Seine et Aube a généré des impacts significatifs sur le milieu aquatique en aval, sans mesures compensatoires. Les casiers dits « SEDA » revêtent eux aussi l'image d'un aménagement ayant dégradé le milieu, ainsi que la mise à grand gabarit de la Seine réalisée au cours des années 1970/1980. Une phrase de cahier d'acteur résume cette préoccupation : « *La moitié aval de la Bassée souffre déjà des travaux d'aménagements [...] qui l'ont écologiquement massacrée dans les années 70-80.* » Certains représentants des collectivités territoriales concernées envisagent toutefois le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale comme une occasion de rattraper ces erreurs en réalisant des aménagements destinés à restaurer le milieu.

Le public a évoqué par ailleurs les promesses passées considérées comme non tenues. Ainsi, la rénovation du canal de Beaulieu était censée faire appel au génie végétal : il s'avère que ce sont finalement des enrochements qui ont été mis en œuvre. En outre, un certain nombre de projets passés n'ont pas été assortis de mesures compensatoires, ou leurs mesures compensatoires sont restées trop discrètes. Lors de la réunion de Gouaix, un participant s'est exprimé ainsi : « *[On] a parlé dans le passé de mesures compensatoires. J'entends «compensatoires» au sens environnemental, bien sûr. Et comme sœur Anne, personne n'a rien vu venir. Vous voyez ? Alors, comment voulez-vous qu'il n'y ait pas une crise de confiance ?* »

Les représentants de Voies navigables de France, pour leur part, ont souligné l'évolution réglementaire en matière de compensations environnementales. La réglementation en vigueur est beaucoup plus stricte qu'elle ne l'était auparavant. L'évitement et la compensation des impacts font dorénavant l'objet de prescriptions détaillées. Même si le maître d'ouvrage n'était pas animé par la volonté de compenser les impacts de son projet, il serait tenu de le faire. Voies navigables de France a d'ailleurs pris l'engagement, si son projet se poursuit, de lancer une concertation sur les mesures compensatoires à mettre en œuvre (réunion de Gouaix).

• **L'exemple du fonctionnement des ouvrages existants : « comment le porteur de projet peut-il garantir le bon fonctionnement des ouvrages à venir si les ouvrages existants provoquent des difficultés ? »**

Les participants au débat public ont également apporté des témoignages quant au fonctionnement des ouvrages existants, à leurs retombées, au coût de leur entretien. Par exemple, le coût de l'entretien du canal de Beaulieu a été souligné : le maître d'ouvrage a précisé que ce canal fait l'objet de dérogations afin d'y faire circuler des bateaux surdimensionnés par rapport à sa capacité, ce qui accélère la dégradation des berges. Il a par ailleurs été rappelé que les collectivités n'ont pas perçu de taxes locales dans le cadre de l'édification des casiers SEDA (qui sont la propriété de l'Etat).



Enfin, un participant a évoqué un récent étiage de la Seine, qui a asséché deux étangs et détruit la faune qui s'y trouvait, dans le cadre de travaux de réfection d'écluses. Ces dysfonctionnements récents influent sur la crédibilité du principe de neutralité hydraulique du projet, et plus largement sur celle du maître d'ouvrage.

5. Le questionnement des études réalisées : « faut-il examiner autrement le contexte du projet et ses conséquences éventuelles ? »

• Le cadrage de l'Autorité environnementale : « quel contenu doit être inclus dans les études d'impact de la mise à grand gabarit ? »

L'Autorité environnementale est intervenue sur la demande du maître d'ouvrage, au cours de la procédure de débat public, afin d'élaborer un cadrage préalable pour le projet. L'Autorité a présenté les thèmes de l'étude d'impact qui lui paraissent prépondérants :

- le statut de la Bassée, dernière zone naturelle relativement sauvage de la moyenne vallée de Seine et zone humide réputée aux plans national et international ;
- les différents scénarios de développement des deux infrastructures fluviale et ferroviaire (qui permettront de déterminer si la solution ferroviaire peut être une alternative ou un complément au projet) ;
- les perspectives de développement et de modification des ports introduites par le projet ;
- ses impacts potentiels sur le fil d'eau et sur la zone humide (l'Autorité demande la construction d'un modèle hydraulique qui sera porté à l'attention du public et débattu par les meilleurs spécialistes) ;
- le caractère d'intérêt public du projet ;
- les éventuelles évolutions des stratégies d'exploitation des ressources locales, en lien avec les nouvelles opportunités offertes par le projet en matière de transport ;
- les interactions du projet Voies navigables de France avec les autres projets tels que le projet d'aménagement d'espaces endigués dans la Bassée.

• La question de l'état initial : « faut-il retenir l'état naturel du territoire ou son état dégradé en tant qu'état de référence ? »

La question de l'état initial du milieu, qui permettra d'évaluer l'ampleur des impacts du projet, a elle aussi été posée à plusieurs reprises. Certains participants souhaitent que l'état initial ou état de référence pris en compte dans les études à venir soit l'état le plus proche possible de l'état naturel de la zone. Il s'agit de l'état dans lequel le bassin se trouvait avant les multiples projets qui y ont été mis en œuvre à partir des années 1950, et notamment avant la création des lacs-réservoirs.

D'autres citoyens ont souligné l'état de dégradation dans lequel se trouve le territoire : la capacité du site de la Bassée à stocker les eaux en cas de crue est réduite, par exemple. Le Comité de bassin Seine-Normandie suggère d'ailleurs que l'EPTB Seine Grands Lacs restaure le site avant la mise en œuvre du chantier de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Un autre participant fait de la restauration des délaisés un préalable à la mise en œuvre du projet. Cette restauration préalable permettrait, de faire de l'état initial du milieu un état plus proche de l'état naturel. D'autres participants proposent d'élargir l'étude environnementale à l'ensemble du territoire de la Bassée (lit majeur, milieux naturels humides au droit du projet), de manière à réduire le biais introduit par la prise en compte d'un état « initial » déjà dégradé par les projets passés.

La finalité de cette demande de diagnostic de l'état environnemental initial de la Bassée est de dépasser la seule compensation des impacts et de parvenir à une véritable restauration du lit de la Seine. D'ailleurs, les participants au débat public souhaitent également que le projet fasse l'objet d'un suivi environnemental pendant et après sa réalisation.

Le maître d'ouvrage, pour sa part, a rappelé que la notion d'état initial est définie par des textes réglementaires. En outre, il est difficile d'évaluer les dégradations générées par les projets réalisés dans le passé car tous n'ont pas fait l'objet d'un suivi environnemental. Cela étant, il est prévu d'évaluer les impacts cumulés du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale et de tous les autres projets dont Voies navigables de France a connaissance dans le secteur. Il s'agit par exemple de projets industriels ou encore du projet d'aménagement de la Bassée.

• La question des impacts cumulés : « comment tenir compte des impacts des différents projets passés, présents, à venir sur le territoire ? »

D'autres questions ont été posées sur les effets cumulés des différents projets réalisés sur le territoire, tels que les projets d'aménagement de la Bassée, de mise à grand gabarit de la liaison fluviale ou encore les projets de carrières. Lors de la réunion de Gouaix, un participant a déclaré : *« l'état des lieux est aujourd'hui très, très dégradé et tout impact, toute atteinte supplémentaire à cet état des lieux se comporte un peu comme la goutte qui fait déborder le vase. »* Un intervenant a ainsi souligné l'éventualité d'un impact cumulé des carrières et du canal à grand gabarit sur les nappes phréatiques. D'autres intervenants évoquent les prélèvements d'eau effectués en Seine-et-Marne pour la desserte de Paris ou encore les rejets de sous-produits des activités de construction qui viennent s'ajouter aux impacts des activités locales. La coexistence du canal à grand gabarit et de la centrale de production d'électricité de Nogent-sur-Seine est une autre situation de cumul potentiel d'impacts suscitant des inquiétudes.

Il est proposé de lancer une étude d'impact globale de l'ensemble des grands projets de la Bassée. Pour le maître d'ouvrage, une telle étude serait techniquement impossible mais il s'engage à tenir compte de l'existant dans son étude d'impact comme l'imposent les règles en vigueur. Les participants au débat public, quant à eux, souhaitent que l'éventualité d'un effet de seuil soit mise à l'étude. En effet, dans l'hypothèse où cet effet de seuil se manifesterait, même une dégradation minimale du milieu pourrait entraîner des conséquences significatives. L'étude en question pourrait être confiée à un organisme compétent sur ces questions à l'échelle du territoire.



L'Autorité environnementale, pour sa part, a souligné la différence qui existe dans les études entre :

- l'approche de programme, qui regroupe l'ensemble des éléments fonctionnellement liés, comme par exemple le canal et le port ;
- l'approche des effets induits, qui analyse les conséquences indirectes d'un projet, c'est-à-dire par exemple l'installation de nouveaux entrepreneurs attirés par la nouvelle offre de transport fluvial.

En l'occurrence, Voies navigables de France devra traiter ces deux aspects dans son étude d'impact.

• Les études hydrauliques, une priorité pour les citoyens : « comment représenter d'une façon juste et exhaustive les enjeux et impacts de l'opération ? »

S'agissant des études hydrauliques réalisées jusqu'ici, le public a reproché au maître d'ouvrage d'avoir diligenté des études techniques, dont l'approche hydrobiologique et hydrogéologique reste superficielle. Sur le site Internet du débat public, les commentaires suivant ont été déposés : « *Les différentes composantes hydrologiques du secteur sont interdépendantes de façon particulièrement complexe [...] ce qui laisse craindre un impact environnemental nettement plus important que celui envisagé dans l'étude, notamment à long terme.* » « *On ne connaît pas les conséquences du rabattement de la nappe, puisqu'il est indiqué « qu'il faudrait réaliser des études hydrogéologiques plus poussées » Comment dès lors affirmer l'innocuité du projet sur les nappes ? »*

Le principe de neutralité hydraulique est l'élément central du questionnement du public. Les participants souhaitent qu'on leur démontre que le projet ne modifiera en rien l'écoulement des crues de la Seine. Les services de Voies navigables de France et de l'EPTB Seine Grands Lacs ont échangé des données à ce propos dans le cadre de leurs études préliminaires. En outre, l'analyse des impacts environnementaux, hydrauliques, hydrogéologiques du projet paraît relativement avancée pour l'Autorité environnementale. Néanmoins, le public souhaite que le modèle hydraulique de Voies navigables de France soit encore davantage approfondi. La marge d'incertitude de ce modèle fait débat : un intervenant a par exemple reproché au maître d'ouvrage d'afficher le principe de neutralité hydraulique de son projet alors que les études préliminaires y afférant ne tiennent pas compte des chenaux annexes tels que la noue d'Hermé. Les représentants de Voies navigables de France ont précisé que la marge d'incertitude du modèle hydraulique est de l'ordre du centimètre.

La question de la justesse des études est une autre question posée publiquement. Certains participants ont interrogé les représentants de Voies navigables de France sur l'exactitude des données présentées. En réponse à ces questionnements, le maître d'ouvrage a parfois invité le public à se fier à ses affirmations sans forcément apporter d'éléments factuels de nature à renforcer la conviction de chacun. Le public a insisté, demandant à partager la conviction du maître d'ouvrage quant aux résultats de ses études. Certains participants aspirent par ailleurs à une synergie dans la construction de ces études entre les différents porteurs de projets du territoire. Ils souhaitent parfois être associés à la construction du cahier des charges des études à venir.

**• L'expertise du modèle hydraulique de la mise à grand gabarit :
« comment le public peut-il être associé à la préparation des études du projet ? »**

Pour répondre à cette demande et confronter les modèles hydrauliques construits par l'EPTB Seine Grands Lacs et Voies navigables de France, une expertise indépendante a été lancée au cours de la procédure de débat public.

Cette étude hydraulique, hydrologique et hydrobiologique a pour objectifs :

- de vérifier le réalisme des modélisations hydrauliques réalisées jusqu'ici ;
- de vérifier si le modèle hydraulique existant permet de répondre aux questions en suspens, ou s'il est nécessaire de l'étendre ;
- de modéliser l'évolution des milieux dans l'hypothèse où les projets d'aménagement de la Bassée et de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine seraient mis en œuvre.

Les résultats de cette expertise seront connus après la fin de la procédure de débat public. Il a donc été décidé de la mettre en œuvre dans le cadre de la concertation post-débat, les parties prenantes étant informées du déroulement des travaux par des supports écrits. Les membres de la CPDP ainsi que le public se sont assurés de l'indépendance des experts mandatés, condition *sine qua non* pour que l'expertise soit réellement fructueuse.

Un atelier de travail a été organisé afin de préparer le cahier des charges de cette étude. Les maîtres d'ouvrage ont relevé quelques thématiques évoquées au cours du débat public et méritant d'être intégrées au champ de l'expertise :

- l'impact des ouvrages sur les débordements résiduels dans la plaine alluviale de la Bassée ;
- l'impact des ouvrages sur les niveaux de la Seine en amont, notamment au niveau de la réserve naturelle de la Bassée ;
- la capacité du modèle hydraulique actuel à représenter les zones d'inondation à l'aval des ouvrages, dans la zone urbanisée de la région Île-de-France.

Concrètement, trois experts devront évaluer les méthodes appliquées à la construction du modèle hydraulique existant, les données retenues dans ce cadre ainsi que leurs modalités d'interprétation. Les experts identifieront les éventuels compléments à apporter et ils examineront la compatibilité des deux modèles hydrauliques des projets de mise à grand gabarit et d'aménagement de la Bassée.

Lors de l'atelier, les participants ont formulé plusieurs propositions :

- en ce qui concerne le périmètre géographique des études, il est proposé d'étendre celui-ci jusqu'à Paris afin de vérifier l'absence d'impact du projet sur les crues exceptionnelles à ce niveau du fleuve. Cependant, l'un des objectifs du modèle hydraulique élaboré par l'EPTB Seine Grands Lacs est justement de montrer l'absence d'impact du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale sur les crues en région Île-de-France. Par conséquent, l'expertise de ce modèle suffira à apporter des garanties quant au réalisme des données recueillies ;



- il est suggéré d'étendre les deux modèles des deux maîtres d'ouvrage afin de vérifier s'ils sont cohérents l'un par rapport à l'autre et d'identifier d'éventuels impacts mutuels des deux projets. L'idée paraît pertinente aux maîtres d'ouvrage, mais difficile à mettre en œuvre ;
- plusieurs thématiques sont jugées particulièrement intéressantes à étudier par les participants à l'atelier. C'est le cas de l'impact des projets en phase travaux, des zones naturelles présentant un intérêt particulier (protégées), des impacts des projets sur la nappe phréatique ou encore des conséquences du changement climatique à l'horizon des 25 prochaines années ;
- un participant propose d'appliquer le scénario 1.15 de la directive européenne inondation (crue exceptionnelle représentant 115 % de la crue de 1910), ainsi que le scénario d'un étiage 30 % inférieur à l'étiage actuel, dans les études à venir. Les maîtres d'ouvrage acceptent de procéder à ces modélisations ;
- les participants à l'atelier ont insisté sur l'éthique à appliquer à l'expertise. Les experts doivent être pédagogues, pour expliquer leurs travaux à des non-spécialistes, et modestes, pour pouvoir admettre que tout modèle comporte une marge d'incertitude. Au moins un d'entre eux doit être en capacité d'appréhender l'écosystème dans son ensemble, au-delà de la masse d'eau ;
- enfin, les participants à l'atelier souhaitent s'investir activement dans la démarche d'expertise, par exemple en y apportant des éléments en tant que personne-ressource. La CPDP, pour sa part, a demandé que les experts et les parties prenantes puissent débattre de l'expertise pendant sa réalisation. Il a été proposé d'organiser une « conférence de citoyens » où les experts aideront le public à comprendre les éléments du dossier.

Au-delà des études préparatoires, certains s'interrogent déjà sur le suivi du fonctionnement hydraulique du milieu en phase d'exploitation du canal à grand gabarit. La Réserve naturelle de la Bassée annonce qu'elle restera très vigilante sur ce point. Pour son Conseil scientifique, « *bien que VNF souhaite lancer une étude hydrologique du secteur, il est tout à fait impossible de garantir l'absence d'impact écologique* ». Les représentants de Voies navigables de France ont confirmé la nécessité d'un suivi hydraulique pérenne. Pour assurer ce suivi, le maître d'ouvrage s'est engagé à appliquer toutes les règles et méthodes pertinentes pour modéliser les impacts, puis à en suivre la réalité sur le terrain. Voies navigables de France pourrait par exemple mettre en place un observatoire du fonctionnement hydraulique de la Bassée, sur la base des données recueillies par un réseau de piézomètres à déployer sur le site, en collaboration avec les intervenants en charge de la réserve naturelle.

• Les autres commentaires formulés sur les études du maître d'ouvrage : « quels pourraient être le juste ton, le juste contenu des études effectuées ? »

Les participants au débat public, ont montré qu'ils ont compulsé les études du maître d'ouvrage avec beaucoup d'intérêt. Ainsi, un participant a fait observer que certains sites exceptionnels du territoire n'y sont pas cités. Un autre intervenant s'est étonné que les études d'impact ne soient pas encore disponibles, alors que c'est sur leur base que Voies navigables de France devrait prendre la décision de poursuivre ou d'abandonner son projet. Le maître d'ouvrage a précisé que des études ont d'ores et déjà été effectuées, même si ce ne sont pas des études d'impact telles que mises en œuvre à une

étape plus tardive de la procédure. Par ailleurs, les participants ont sollicité des précisions sur les prévisions de trafic annoncées ou encore sur le report modal attendu du projet. Ces informations ont été diffusées en cours de débat public.

Le public a également formulé des demandes quant aux études qui seront réalisées à l'avenir. Ainsi, dans une logique de développement durable, plusieurs participants souhaitent que les conséquences prévisionnelles du changement climatique soient prises en compte dans les études à réaliser et notamment dans le dimensionnement de l'infrastructure. En effet, l'étiage est une préoccupation pour de nombreux intervenants. La sécheresse de l'année 2011 a marqué les esprits et les participants souhaitent anticiper sur d'autres épisodes du même ordre. Les représentants de Voies navigables de France ont confirmé que certains prévisionnistes envisagent une diminution importante du débit d'étiage. Cela étant, du fait de l'étanchéité de l'infrastructure, les besoins en eau du canal à grand gabarit sont inférieurs à ceux du canal actuel. En outre, la réserve d'eau constituée dans les lacs réservoirs existants paraît suffisante pour compenser les éventuelles situations de manque d'eau à l'horizon des cent années à venir.

La propagation des espèces exotiques invasives est une autre préoccupation pour les participants au débat public. En effet, une augmentation du débit du fleuve se traduira forcément par un accroissement de cette propagation. Un intervenant a demandé l'intégration de cette problématique dans les études d'impact du projet.

En ce qui concerne les émissions de CO₂, il a été demandé à plusieurs reprises au maître d'ouvrage de réaliser un bilan carbone complet de l'opération afin de vérifier son impact global. En effet, au-delà des émissions de CO₂ économisées du fait du report modal de la route vers le mode fluvial, il convient de tenir compte des quantités de CO₂ produites par les éventuels transbordements ou encore par le chantier. Les représentants de Voies navigables de France se sont engagés à rédiger ce bilan carbone du projet.

6. Les enjeux environnementaux et de cadre de vie : « quels seront les impacts sur notre environnement ? »

La préoccupation environnementale est restée très soutenue tout au long de la procédure, quel que soit le lieu où se sont tenues les réunions publiques. Qu'ils soient concernés directement ou indirectement par le projet, les participants au débat public sont sensibles à la préservation du milieu et de leur cadre de vie.

Dans le cadre d'un projet tel que la mise à grand gabarit de la Seine, cette préoccupation environnementale peut générer des paradoxes. Ainsi, les défenseurs de l'environnement sont souvent favorables au développement du transport fluvial car il s'agit d'un mode relativement respectueux de l'environnement. Cependant, ce sont les mêmes acteurs qui s'inquiètent des impacts potentiels du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine sur le milieu. La conclusion d'un cahier d'acteur illustre la tension entre ces deux éléments : « *Nous sommes bien conscients des avantages du transport fluvial (moins de camions, moins de gaz à effet*



de serre) mais ce projet est trop marqué par les avantages financiers pour les industriels et les grands transporteurs fluviaux. Pour nous, les fonds publics ne doivent pas contribuer à des projets ayant un tel impact environnemental [...] » Les défenseurs de l'environnement, qui plaident pour le développement des modes alternatifs de transport, pourraient dans le même temps freiner la mise en œuvre du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale.

Le public s'est donc déclaré globalement favorable au transport fluvial, qui présente un intérêt pour la préservation de l'environnement, à condition que l'infrastructure ne vienne pas aggraver les problèmes d'écologie générale de la vallée de la Bassée. Lors de la réunion de Gouaix, un intervenant a exprimé son opinion sur ce point : « *Je pense qu'on n'a pas le droit de détruire ce qui est encore le dernier lieu sauvage et précieux avant de parvenir à l'estuaire de la Seine.* »

En outre, et même si des initiatives de restauration sont entreprises, les milieux ont besoin de temps pour se régénérer, s'ils y parviennent un jour. Dans une contribution, un doute est exprimé sur ce point : « *La fonctionnalité des zones humides est extrêmement complexe et la restauration écologique de ces milieux s'expose à de réelles limites techniques en l'état actuel des connaissances.* » Après le chantier, il faudra plusieurs années pour que le site retrouve un intérêt esthétique de nature à développer les activités touristiques. Les participants au débat public souhaitent que cette période, qualifiée de « parenthèse » entre le paysage d'origine et le paysage restauré, fasse l'objet d'un accompagnement. Le maître d'ouvrage a précisé qu'au bout de deux à trois années après la replantation, le paysage retrouvera son caractère arboré.

• Les enjeux hydrauliques : « quels pourraient être les impacts du projet sur les masses d'eau ? »



Les enjeux hydrauliques (biodiversité, ressource en eau, nappes phréatiques, prévention des inondations) ont prédominé tout au long du débat. Dès la réunion de Gouaix, un participant l'annonçait : « *La plupart des enjeux ont une composante hydraulique. Les enjeux de biodiversité, les enjeux de crues, d'eau potable...* ».

Plusieurs intervenants ont souligné le lien qui existe entre les questions d'ordre hydraulique et l'hydrobiologie, l'hydrogéologie etc. Le maître d'ouvrage a compris que les attentes sont fortes dans ce domaine et très largement partagées par un grand nombre d'acteurs.

Le public redoute les impacts potentiels du projet sur les crues, qui sont un élément essentiel du maintien de la biodiversité. Certains participants ont par exemple souligné le déplacement de la confluence de la noue d'Hermé dans le cadre du scénario 5, qui pourrait modifier les modalités d'écoulement des crues de Seine. D'autres intervenants craignent que la mise à grand gabarit de la Seine se révèle un accélérateur de crues (ce que le maître d'ouvrage réfute).

Certains participants ont par ailleurs soulevé leurs interrogations en matière de continuités hydrauliques. Le public craint que certains délaissés, noues et rus soient modifiés, voire asséchés. Le maître d'ouvrage a notamment été interrogé sur l'impact hydraulique du rétablissement de la noue d'Hermé consécutif à la création de la nouvelle écluse de Jaulnes.

Les difficultés qui pourraient voir le jour en matière d'étiage ont fait l'objet de plusieurs questions. Un intervenant a même exprimé sa crainte d'une disparition de la zone humide de la Bassée. En effet, la principale problématique du milieu est la circulation d'eau dans la nappe phréatique qui alimente la zone humide. Les milieux naturels sont très sensibles à la moindre variation du niveau d'eau. Cette sensibilité étant prise en compte dans le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), la question de la compatibilité du projet avec ce document, notamment dans ses articles 53 et 56, a été soulevée.

Le maître d'ouvrage a confirmé que l'enjeu hydraulique est un enjeu fort de son projet. Il s'attachera autant que possible à éviter les impacts et à compenser les éventuels impacts résiduels. Le principal objectif de réduction des impacts de Voies navigables de France est la neutralité hydraulique du projet, quel que soit le scénario considéré (seul le scénario 5 pourrait échapper pour partie à ce principe). La neutralité hydraulique est un principe consistant à maintenir le profil de crues actuel, c'est-à-dire à faire en sorte qu'après la mise à grand gabarit, le nombre et l'ampleur des crues restent stables par rapport à l'existant. Le maître d'ouvrage se propose de compléter ce principe fondamental en adoptant des mesures d'évitement des impacts (zones d'alternat pour limiter la dégradation des berges) et des mesures de compensation (reconstruction hydraulique de la boucle de la Grande Bosse). L'ouvrage devrait donc être compatible avec les dispositions du SDAGE.

L'influence des crues sur la biodiversité ou les impacts pouvant être générés sur les délaissés et noues n'ont pas encore été étudiés en détail. Ce sera fait ultérieurement, puisqu'il faudra de toute façon rétablir le réseau hydrographique. Voies navigables de France assurera également une continuité des flux d'eau vers les noues afin que celles-ci restent en communication avec le lit mineur, de telle sorte que les poissons puissent s'y reproduire.

Il faut toutefois noter que plusieurs participants ont exprimé leurs doutes quant à la possibilité d'atteindre l'objectif de neutralité hydraulique. Les représentants de Voies navigables de France, se sont pourtant montrés convaincus de la neutralité des différents scénarios construits. Ils ont souligné la différence qui existerait dans ce domaine entre le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et le projet qui avait été présenté au cours des années 1980 (plus rectiligne et impactant). Pour vérifier cette affirmation et partager cette conviction, le public a demandé à approfondir les études hydrauliques liées au projet (cf. « *Le questionnement des études réalisées* »). En ce qui concerne la neutralité hydraulique de l'aménagement, certains participants ont jugé inacceptable tout abaissement des niveaux d'eau, ne serait-ce que de quelques centimètres. En effet, ces quelques centimètres peuvent suffire à dégrader les milieux, surtout sur le long terme.

Les représentants de Voies navigables de France ont insisté sur un élément : le maître d'ouvrage n'oublie pas qu'il gère de l'eau. Il réalise des travaux sur la biodiversité et sur la qualité de l'eau en collaboration avec l'Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques (ONEMA) et l'Agence de l'Eau.



Le caractère stratégique de la ressource en eau potable de la Bassée n'a échappé ni au public, ni au maître d'ouvrage. Sur le plan quantitatif, les participants se sont inquiétés des conséquences d'un éventuel abaissement du niveau d'eau sur l'alimentation de la nappe phréatique ou sur le drainage de la nappe. Le maître d'ouvrage a souligné l'impact positif des dispositions constructives du nouveau canal sur l'écoulement de la nappe. Concrètement, le projet intercepterait uniquement le périmètre de protection éloigné du captage de Noyen-sur-Seine. Cela étant, pour respecter le principe de neutralité hydraulique, il est prévu de remonter la ligne d'eau sur certains biefs (portions de canal Jaulnes/Vezoult/Villiers-sur-Seine), ce qui entraînerait un impact positif sur le captage.

Sur le plan qualitatif, la principale préoccupation porte sur l'étanchéité de l'ouvrage vis-à-vis de la nappe et sur les éventuels polluants qui pourraient se communiquer de l'un vers l'autre. Le maître d'ouvrage a rassuré le public sur ce risque de pollution. Dans l'ensemble du secteur amont de l'ouvrage, le fond du canal est situé au-dessus de la nappe, ce qui offre des garanties en matière d'étanchéité du canal. Ensuite, entre Courceroy et Villiers-sur-Seine, le fond du canal est situé au-dessous du niveau de la nappe. C'est là qu'il faudra rendre le canal étanche. Il est par exemple prévu d'aménager un dispositif de rabattement de nappe en dessous du canal de Beaulieu. Ce rabattement de nappe vise à éviter les surpressions de la nappe sur le fond du canal, sachant que ces surpressions pourraient réduire l'étanchéité de l'ensemble. Les conséquences de cette opération n'ont pas encore été étudiées : elles le seront au cours des phases post-débat.

• Des enjeux de qualité de vie : « quels sont les impacts à craindre pour les riverains et les personnes utilisant le fleuve et ses abords pour leurs loisirs ? »

La deuxième grande catégorie d'impacts sur laquelle des interrogations ont été soulevées porte sur la qualité de vie. Lors de la réunion de Nogent-sur-Seine, un participant a indiqué : « *On a parlé beaucoup d'environnement, mais il me semble que ces projets-là ont tendance à un petit peu nous chasser de nos campagnes, de nos promenades* ». Cette préoccupation est souvent celle des riverains, des personnes qui fréquentent les abords du fleuve pour leurs loisirs. Des installations à préserver ont été citées : il s'agit des chalets en bord de Seine, des plages/piscines naturelles (Grézy-sur-Seine), des aménagements permettant la pêche, des itinéraires cyclables ou plus globalement du paysage des berges.

Les différents scénarios de mise à grand gabarit de la liaison fluviale génèrent des impacts plus ou moins importants de ce point de vue. Les représentants de Voies navigables de France ont indiqué que le maître d'ouvrage s'attachera à minimiser ces impacts, en préservant les aménagements actuels (chalets, plages etc.), et à compenser les éventuels impacts résiduels. En outre, des aménagements d'accompagnement seront effectués dans le cadre du projet et le maître d'ouvrage propose de mettre en œuvre des superpositions de gestion, c'est-à-dire des aménagements connexes portés par les collectivités ou autres acteurs locaux.

La sécurité fluviale est la principale préoccupation des riverains. L'arrivée de convois massifiés sur le canal suscite des interrogations : qu'advient-il en cas d'accident sur ces bateaux très volumineux ? Comment éviter les accidents ou y faire face ? Les dégazages sauvages seront-ils punis ? Le maître d'ouvrage a insisté sur la rareté des accidents sur la voie fluviale. Des outils réglementaires existent pour prévenir et/ou sanctionner les accidents et pollutions ; la police fluviale est chargée d'appliquer ces dispositions.

Certains participants au débat public ont évoqué les diverses nuisances liées à la circulation des convois et à l'activité portuaire (mouvements de camions, projections de sable, bruit et fumées produites par les péniches à quai). L'augmentation de l'activité des ports ne peut qu'accroître ces nuisances. Le maître d'ouvrage précise que s'il est prévu de tripler les volumes transportés, cette évolution sera obtenue par le moyen d'une massification des convois. De fait, l'augmentation du nombre de bateaux ne sera pas proportionnelle avec l'accroissement du trafic : chaque bateau pourra transporter davantage de marchandises. Par ailleurs, il est envisagé d'améliorer le niveau de service des ports d'ici 2015-2016, ce qui devrait réduire les nuisances.

Les perturbations paysagères sont d'autres impacts potentiels cités au cours des réunions publiques. Sur ce point, le maître d'ouvrage se propose d'éviter autant que possible de modifier le paysage, et le cas échéant de réaliser des travaux destinés à compenser ces impacts.

Le public a évoqué par ailleurs les dégradations qui seront générées par les engins de chantier sur la voirie locale. Le maître d'ouvrage s'engage à dresser un état des lieux de cette voirie afin de la restaurer à l'issue des travaux.

• **Les autres enjeux d'ordre environnemental : « le projet peut-il générer des impacts sur les berges, la faune ou les continuités ? »**

D'autres impacts sur l'environnement et le cadre de vie ont été évoqués au cours du débat.

- **Les impacts sur les berges**

Le public s'est interrogé sur les modifications (rescindements) à attendre du projet sur les berges du fleuve. Le maître d'ouvrage indique qu'il veillera à maintenir les continuités qui existent et à limiter les rescindements. La conception des berges modifiées permettra de préserver leur intérêt écologique (services écosystémiques des berges et ripisylves, c'est-à-dire des espaces boisés situés au bord de l'eau).

Les participants au débat public ont également évoqué le risque d'érosion des berges lié à l'ouverture du canal à des bateaux plus nombreux, plus volumineux, au moteur plus puissant. Les représentants de Voies navigables de France ont précisé que l'élargissement du canal évitera un certain nombre d'agressions sur les berges. Le maître d'ouvrage envisage par ailleurs de protéger les berges contre l'érosion, par exemple en installant des risbermes (ouvrages de consolidation des berges) ou autres dispositifs de protection dans les zones les plus sensibles. Voies navigables de France se propose de prendre en charge des travaux de protection sur les berges présentant les plus forts enjeux, y compris à l'extérieur de la zone concernée par le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale.

- **Les impacts sur la faune**

Plusieurs participants ont souligné les impacts potentiels du projet sur la biodiversité piscicole (reproduction du brochet), ou encore sur la circulation de la faune sur le territoire. Il est par exemple demandé d'installer des passes à poissons sur les barrages.

Par ailleurs, d'autres intervenants ont évoqué le risque de dissémination d'espèces faunistiques ou floristiques exotiques et invasives. Un participant suggère de suivre la propagation des



espèces invasives venues de la mer Caspienne telles que les crevettes *Hemimysis anomala* ou *Dikerogammarus villosus*. En effet, l'apparition de ces espèces dans la Seine pourrait provenir de la connexion des bassins hydrologiques de l'est de l'Europe avec ceux de l'ouest du continent. Les représentants de Voies navigables de France ont déclaré n'avoir pas connaissance d'un suivi particulier de ces espèces sur les voies d'eau. Les études sur cette thématique relèvent a priori du périmètre de compétences de l'ONEMA. Cela étant, le maître d'ouvrage a identifié des espèces invasives dont il faudra éviter la propagation telles que la renouée du Japon. Il se montre également disposé à organiser un suivi de ces espèces.

Le risque d'un développement excessif de la population de moustiques a également fait l'objet de questions. Les représentants de Voies navigables de France se sont engagés à apporter des réponses techniques précises aux questions écrites posées à ce propos.

- Les impacts sur les continuités et interrelations

Plusieurs participants au débat public ont exprimé leur crainte d'une rupture dans la continuité des accès au territoire en phase travaux ou en phase d'exploitation. Par exemple, il est envisagé d'abaisser le niveau d'une route dans la réserve naturelle de la Bassée, ce qui pourrait s'avérer préjudiciable en cas d'inondation. Le maître d'ouvrage a rappelé que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale poursuit un objectif de neutralité hydraulique : sa mise en œuvre doit rester neutre du point de vue des crues. L'abaissement du niveau de la route citée permet précisément de faire en sorte que le secteur situé au-delà de cette route soit inondé avec la même fréquence que précédemment. La continuité de l'accès au territoire sera assurée par ailleurs par l'édification de diverses passerelles.

Les continuités naturelles sont d'autres préoccupations du public. Les participants au débat ont évoqué par exemple la continuité dans le cheminement naturel de la faune (lignes vertes, lignes bleues) ou la continuité du réseau hydraulique. Cette inquiétude pour les continuités naturelles recouvre un questionnement sur la stabilité des systèmes biologiques et sur la possibilité de maintenir cette stabilité tout en mettant en œuvre un projet aussi important que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. L'échange se poursuivra sur ces questions, notamment dans le cadre de l'expertise à réaliser sur le modèle hydraulique du projet. A l'issue du débat, la question de la stabilité des systèmes biologiques et du devenir des interrelations qui existent entre les espèces et leurs milieux de vie reste ouverte.

- Le risque de pollution, les impacts liés aux déblais

Au-delà de l'aspect qualitatif de la gestion des nappes phréatiques, les participants au débat public se sont inquiétés des pollutions pouvant être générées par le nouvel ouvrage. Par exemple, en phase travaux, des sédiments pollués pourraient être agités et donc disséminés par le courant. Selon le maître d'ouvrage, les analyses de sédiments effectuées ne font état d'aucune pollution particulière. En ce qui concerne la pollution de l'eau, celle-ci est moins polluée qu'au cours des années 1970.

La quantité de déblais pouvant être produite par le chantier impressionne certains participants au débat public. Ceux-ci s'interrogent sur le devenir de ces déblais et notamment de la vase issue du curage.

Le public a également souligné les impacts environnementaux indirects du projet. Ainsi, celui-ci pourrait accélérer le mouvement de transfert des gravats alluvionnaires depuis la vallée de la Bassée vers Paris. Plusieurs participants ont exprimé leur crainte que la mise à grand gabarit entraîne une multiplication des prélèvements de granulats en amont de Villiers-sur-Seine, et donc une artificialisation de la zone. En effet, cette artificialisation renforcerait le risque d'inondation qui pèse sur le bassin parisien. Par ailleurs, sur le site Internet du débat public, le commentaire suivant a été déposé : « *Ce projet a pour objectif d'augmenter la quantité de produits exportés (notamment les céréales), cela va favoriser indirectement une agriculture intensive et de nouvelles zones industrielles* ».

Pendant le débat public, les représentants de Voies navigables de France ont intégré un certain nombre de questions écologiques à leur réflexion. Le volet environnemental du projet s'est étoffé. En outre, les échanges sur la thématique de l'écologie ont gagné en profondeur et en qualité au cours du débat.

7. Les enjeux fonciers, économiques (agricoles, touristiques) : « quelles pertes économiques, quels changements d'usage à attendre/craindre du projet ? »

L'équipement pourrait modifier les usages actuels du territoire, mais aussi son potentiel à venir, qui relève de contraintes encore inconnues. Le sujet des emprises de l'ouvrage a été soulevé, et notamment la nécessité de réduire son impact sur les parcelles agricoles et autres propriétés privées. En ce qui concerne les terres agricoles, les représentants de Voies navigables de France ont précisé que la mise en œuvre du scénario 3 entraînerait un changement de destination pour six hectares d'emprise agricole (douze hectares dans le cadre du scénario 5).

La perte d'exploitation pour les utilisateurs du transport fluvial a elle aussi fait l'objet de questions. Ainsi, si les scénarios 1 ou 2 étaient retenus, le canal de Beaulieu serait fermé. Le surcoût des modes alternatifs à utiliser dans cette hypothèse représenterait trois euros par tonne (110 poids-lourds par jour).

Les impacts du projet sur l'activité de plaisance ont été évoqués par ailleurs. Selon le maître d'ouvrage, les activités touristiques peuvent cohabiter avec l'activité de transport de marchandises, comme c'est le cas sur le Rhône. Cette mixité des activités pourrait être favorisée en adaptant les haltes fluviales, c'est-à-dire en faisant en sorte que les bateaux dédiés au transport de marchandises et aux activités touristiques ne s'arrêtent pas aux mêmes endroits.

Le public a demandé à approfondir le sujet des compensations et des indemnités des différents impacts du projet, notamment pour les usages agricoles et de loisirs (cf. « *Les mesures d'évitement des impacts, les compensations et travaux connexes, les retombées* »). Le maître d'ouvrage annonce que des travaux seront engagés à ce propos s'il est décidé de poursuivre la mise à grand gabarit, lorsque le plan de financement du projet sera connu.



8. La multifonctionnalité du canal : « le projet est-il compatible avec les différents usages du fleuve ? »

Un consensus a émergé dans le public : les aménagements du canal doivent convenir à ses différents usages, c'est-à-dire que les gestionnaires de convois de grandes ou de petites dimensions ainsi que les plaisanciers doivent pouvoir les utiliser dans des conditions satisfaisantes. Les participants au débat public souhaitent que l'ouvrage soit multifonctionnel. Cette demande relève du champ de la politique fluviale ainsi que de la politique de la batellerie : les participants au débat public ont souhaité être concertés sur les fonctions et les utilités du canal, jusqu'à des détails aussi précis que la hauteur d'un pont.

• Les demandes des représentants de la batellerie : « comment faire du canal un véritable outil de travail durable pour les bateliers ? »

Les bateliers se sont investis tardivement dans le débat public mais ils ont tout de même pu soutenir leurs positions et notamment leur point de vue technique sur les caractéristiques de l'ouvrage proposé (hauteur des ponts, profondeur du canal etc.). Ensuite, les représentants du milieu de la plaisance se sont eux aussi joints au débat.

Le maître d'ouvrage semble avoir pris conscience, grâce à l'échange avec ces acteurs, de l'inadéquation du projet initial par rapport aux attentes des usagers du fleuve. Certains équipements indispensables au bon fonctionnement de l'installation (points de stationnement) n'avaient pas été prévus dans le projet soumis au débat. Dans ce domaine, le débat public a occasionné une reprise de contact entre les différentes parties prenantes (aménageur du fleuve, usagers professionnels et amateurs de la voie d'eau).

Les représentants de la batellerie ont indiqué qu'ils ont besoin d'un tirant d'eau d'au moins quatre mètres pour naviguer ainsi que d'une hauteur libre de sept mètres minimum sous les ponts (5,85 mètres au minimum au-dessus des Plus Hautes Eaux Navigables (PHEN), comme prévu par les textes). Or l'aménagement envisagé présente une profondeur moyenne (mouillage d'eau) de 3,20 mètres et une hauteur libre sous les ponts de 5,25 mètres. Pour Voies navigables de France, ce dimensionnement suffit au passage de bateaux transportant deux étages de conteneurs. Cependant, les bateliers souhaitent anticiper sur les périodes de crue, qui rehausseront la ligne d'eau et réduiront les hauteurs libres, ainsi que sur les évolutions à venir du système de transport. A l'étranger, les infrastructures fluviales permettent d'ores et déjà le passage de convois à trois étages de conteneurs. Les représentants de la profession souhaitent que l'infrastructure française rejoigne ce standard.

Dans un premier temps, le maître d'ouvrage a proposé de donner davantage de profondeur au canal afin d'éviter d'avoir à rehausser les ponts existants. Ensuite, devant l'insistance avec laquelle les bateliers professionnels ont soutenu leurs revendications, les représentants de Voies navigables de France ont reconnu l'intérêt de l'ouverture d'une concertation à ce propos. Il a alors été proposé de confier au CETMEF une étude destinée à évaluer le tirant d'air optimal à mettre en œuvre au passage

des ponts. En outre, une demande forte a été notée par le maître d'ouvrage : le passage à sept mètres de hauteur libre des ponts à reconstruire dans le cadre du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale. Le pont de port Montain a été cité comme le pont le plus potentiellement problématique du tracé. Plusieurs exemples de réaménagements de ponts, tels que le pont d'Epluche dans l'Oise, ont été évoqués comme des exemples à ne pas suivre : des réaménagements effectués sans concertation avec les usagers et qui ne conviennent pas à leurs attentes.

D'autres questions ont été posées sur les installations permettant le croisement ou le virage des bateaux. Il est par exemple particulièrement difficile de virer à La Tombe. Le maître d'ouvrage propose d'installer des bassins de virement à proximité des principaux quais et ports, mais aussi de déployer des dispositifs d'alternat afin de faciliter la circulation des convois. Ces espaces à sens unique alternés sont mis en œuvre pour permettre le franchissement des passages étroits, dans lesquels deux bateaux ne pourraient pas se croiser.

Par ailleurs, les usagers de la voie d'eau ont suggéré la mise en œuvre d'aménagements destinés au confort des usagers, tels que des postes d'arrêt ou de stationnement de nuit pour les bateaux (dûment éclairés), ou encore des espaces de stationnement à terre pour les véhicules des utilisateurs du fleuve. En réponse à cette demande, les représentants de Voies navigables de France ont proposé l'ouverture d'une concertation destinée à identifier les services à apporter aux usagers, et à positionner ceux-ci dans les lieux les plus appropriés.

Il est également demandé d'installer des points de ramassage des déchets permettant le tri sélectif ; sans ces installations, les associations de préservation de l'environnement ne peuvent pas organiser d'opération de nettoyage des berges, par exemple. Or il semble que les déchets s'amoncellent à la surface des casiers SEDA, entre autres. Sur ces questions, le maître d'ouvrage annonce la mise en œuvre récente d'un dispositif de collecte des déchets ménagers qui devrait apporter toute satisfaction aux usagers.

Le débat public s'étant tenu pendant une importante vague de froid, les questions liées au traitement hivernal de l'infrastructure étaient d'actualité. C'est probablement pour cette raison qu'un participant au débat public a demandé la mise en place de dispositifs destinés à lutter contre la prise en glace du fleuve. Pour les représentants de Voies navigables de France, le passage régulier de bateaux est le moyen le plus efficace de lutter contre la prise en glace de la surface du fleuve. En outre, ces phénomènes météorologiques sont exceptionnels : Voies navigables de France ne peut pas se permettre d'acquérir du matériel disproportionné par rapport à ses besoins.

• Les revendications des autres usagers du fleuve (navigateurs de plaisance, pêcheurs) : « quels seront les moyens mis à la disposition des activités de plaisance et de loisirs sur le fleuve ? »

Certaines revendications portées par les représentants de la batellerie concernent aussi la navigation de plaisance. Il existe également des besoins spécifiques à cette forme de navigation, qui concerne des bateaux de grandes dimensions (péniches-hôtels), mais aussi des unités bien plus petites. Ces besoins ont eux aussi été évoqués au cours du débat public.



Ainsi, des participants ont demandé la création de postes d'attente, de moyens de communication spécifiques ou encore une prise en compte des remous produits par le déplacement des bateaux (batillage). Dans ce domaine également, le public invite les représentants de Voies navigables de France à se concerter avec les usagers de sorte à ne pas reproduire les erreurs du passé. Si le projet se poursuit, le maître d'ouvrage s'engage à ouvrir une concertation avec l'ensemble des usagers du fleuve.

Par ailleurs, le public a interrogé le maître d'ouvrage sur le devenir des installations destinées à la pêche (points de stationnement des barques de pêche, frayères à poissons) qui seront détruites dans le cadre de la mise à grand gabarit. Les fédérations de pêche souhaitent être concertées sur ce point. Les représentants de Voies navigables de France ont confirmé leur volonté de poursuivre la concertation avec ces acteurs.

La concertation permettra également de traiter les divers risques de conflit d'usage. Les plaisanciers ont évoqué la gêne qui peut être provoquée par les remous des bateaux de marchandises. Il existe également des conflits entre usages de loisirs : les loisirs de glisse motorisée empêchent l'activité de pêche, ou alors ce sont les concours de pêche ou autres événements qui entraînent des arrêts de navigation. Le public a fait le vœu que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale permette d'évoquer ces sujets et de résoudre certains conflits d'usage actuels.

9. Les mesures d'évitement des impacts, les compensations et travaux connexes, les retombées : « quelles conséquences positives, quelles réparations à attendre du projet ? »

• Les retombées économiques, sociales : « quelles sont les retombées positives que le projet pourrait générer pour les acteurs du territoire ? »

Les retombées économiques positives du projet ont été évoquées à plusieurs reprises. Le maître d'ouvrage lui-même a, dans sa présentation, annoncé une diminution du coût de transport des marchandises, qui est un élément d'attractivité essentiel pour le transport fluvial. Les participants au débat public, quant à eux, ont interrogé le porteur de projet sur les bénéfices qu'ils tireront de cet aménagement. Certains ont demandé si le consommateur final en tirera un bénéfice, si par exemple une diminution du prix des produits finis est envisageable du fait du projet.

Globalement, selon les prévisions effectuées jusqu'ici, pour un euro investi dans le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, deux euros de bénéfices seront reversés à la société, dont 80 % reviendront aux chargeurs. La diminution du coût de transport, quant à elle, devrait être répercutée sur l'ensemble des maillons de la chaîne de valeur, donc sur le consommateur final.

En outre, la compétitivité des entreprises utilisant ce mode de transport sera renforcée, ce qui est un autre atout du projet. Les représentants de Voies navigables de France ont souligné d'autres

retombées industrielles, économiques, environnementales à attendre de l'ouvrage. Celui-ci permettra de maîtriser les besoins en transport routier ainsi que les nuisances y afférant. Le transport fluvial permet aussi des économies d'énergie pour le transport des marchandises.

Certains participants au débat public attendaient également du projet des retombées du point de vue des taxes locales. Cependant, en l'absence d'activité de production sur l'ouvrage, cette taxation sera marginale.

Les autres retombées envisageables sont sociales. Plusieurs intervenants ont interrogé le maître d'ouvrage sur les emplois qui seront créés dans le cadre de la construction, puis de l'exploitation du canal à grand gabarit. En tout, 450 emplois directs seront créés sur une période de quatre ans, c'est-à-dire pendant la phase travaux. L'activité générera également des emplois indirects et induits (commerce local, hôtellerie etc.). La somme des emplois directs et indirects représente environ 900 emplois selon les représentants de Voies navigables de France. En phase d'exploitation, le projet générera environ 500 emplois directs et indirects.

Cela étant, certains participants au débat public s'inquiètent des autres effets potentiels du projet. Il est possible que sa réalisation renforce la déconcentration/délocalisation des emplois industriels depuis la petite couronne parisienne vers la grande couronne. S'il est positif que des emplois soient créés du fait du projet, il ne faudrait pas que ce soient en fait des emplois détruits dans la petite couronne parisienne, et simplement transférés vers les abords du canal à grand gabarit. Pour les représentants de Voies navigables de France, la diminution des coûts de transport permet d'accroître la compétitivité de l'industrie locale et donc de maintenir et de développer celle-ci sur le territoire.

• Les mesures d'évitement des impacts : « comment prévenir un maximum de dégradations liées au projet ? »

Au-delà des retombées positives, les participants au débat public ont interrogé le porteur de projet sur les moyens qu'il compte déployer pour éviter les impacts. Il est par exemple envisageable de réutiliser le sable extrait du fond du fleuve dans le cadre de la mise à grand gabarit. Plusieurs intervenants ont proposé d'employer ce matériau pour la réalisation du projet d'aménagement de la Bassée, ce qui évitera de transporter ces matières hors du territoire. Pour le maître d'ouvrage, le transport fluvial de matériaux permet en effet de réutiliser les matériaux prélevés dans le cadre du chantier. Cependant, la proportion de matériaux nobles dans ces matériaux n'est pas encore connue. Or il ne serait pas forcément opportun d'utiliser des matériaux nobles pour édifier les digues du projet d'aménagement de la Bassée.

La création de zones d'alternat, c'est-à-dire de zones où la vitesse et la largeur du chenal seront limitées pour préserver des milieux particulièrement exceptionnels, permettra d'éviter certains impacts.

L'optimisation de la gestion des barrages est une troisième grande mesure citée par le maître d'ouvrage pour éviter les impacts.



Le public est sensible à ces mesures d'évitement, d'autant que comme il est indiqué dans une contribution : « aucune mesure compensatoire ne saurait remplacer la perte irréversible d'espèces animales et végétales dont la présence résulte de processus naturels millénaires ». A ce titre, certains impacts doivent absolument être évités. Les représentants de Voies navigables de France ont mis en exergue les inventaires faune/flore qui ont été réalisés jusqu'ici. Le maître d'ouvrage collaborera avec divers organismes tels que le Programme Interdisciplinaire de Recherche sur l'Environnement au Niveau de la Seine (PIREN Seine) afin d'étudier les potentialités du secteur, notamment pour la vie piscicole.

• **Les mesures compensatoires : « comment compenser les impacts liés aux travaux, à l'exploitation de l'ouvrage ? »**



Un participant a fait observer que les mesures compensatoires des impacts du projet sont peu décrites dans le dossier du maître d'ouvrage. Lors de la réunion de Romilly-sur-Seine, un intervenant s'est exprimé comme suit : « J'ai senti que l'emprise économique l'emportait beaucoup plus [...] sur le côté environnemental ».

Pour les représentants de Voies navigables de France, il faudra identifier les impacts potentiels du projet avant de construire des mesures d'évitement des impacts. Les mesures de compensation, quant à elles, doivent être considérées en dernier recours, pour les impacts qui n'auront pas pu être évités. Au demeurant, les mesures compensatoires qui seront appliquées au projet seront probablement plus ambitieuses que celles des précédents projets réalisés sur le bassin. En effet, l'évolution réglementaire fait de la préservation de l'environnement une contrainte de plus en plus prégnante pour les projets d'aménagement.

Le maître d'ouvrage a tout de même cité quelques exemples de mesures compensatoires qui pourraient être prises. Voies navigables de France pourrait acquérir des parcelles à forts enjeux environnementaux (forêt alluviale) en vue de les rétrocéder aux organismes de préservation de l'environnement. Les réaménagements de berges sont d'autres mesures compensatoires envisageables pour le maître d'ouvrage, ainsi que sa participation aux plans de préservation des espèces protégées.

En ce qui concerne l'intervention sur les délaissés du fleuve, notamment entre Montereau et la Grande Bosse (travaux de reconnexion des bras de Seine ou de remise en eau de méandres et noues abandonnés), une expérimentation est en cours en partenariat avec l'EPTB Seine Grands Lacs sur la reconstruction hydraulique de la boucle de la Grande Bosse. Si cette opération réussit, elle sera transposée sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Les mesures d'indemnisation liées aux divers impacts du projet ont été évoquées au cours du débat public mais un participant a attiré l'attention du maître d'ouvrage sur un élément : la perte d'une espèce animale ou végétale ne peut être compensée par aucune indemnisation.

Enfin, l'entretien de l'ouvrage a été évoqué comme un élément de nature à assurer son acceptabilité et son inscription durable dans le territoire. Certains intervenants ont malheureusement développé quelques doutes sur la capacité de Voies navigables de France à entretenir les ouvrages et les délaissés. En effet, il existe des exemples d'ouvrages existants, tels que des cheminements insuffisamment entretenus, des zones envasées de la Seine ou des berges dégradées. Sur le site Internet du débat public, le commentaire suivant a été déposé : « Les « délaissés » (ces boucles de rivières devenues inutiles pour la navigation) créés lors de la mise à grand gabarit entre Montereau et Bray ont, depuis, été totalement délaissés par VNF. » Le désenvasement a été cité comme un élément central de l'entretien des canaux, du moins pour l'activité de navigation.

Les représentants de Voies navigables de France, pour leur part, ont insisté sur les modalités de conception de l'ouvrage envisagé. Le génie végétal permettra par exemple d'éviter les enrochements tout en protégeant les berges contre l'érosion. Le maître d'ouvrage a également mis en valeur sa politique d'investissement au cours du débat. L'institution, du fait de son récent changement de statut, sera dotée à l'avenir des moyens nécessaires à la mise en œuvre de gros investissements qui faciliteront l'entretien des ouvrages. Cependant, les tâches d'entretien ne relèvent pas toujours de la compétence de Voies navigables de France. Le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ne modifiera pas la domanialité des berges : seule une partie d'entre elles doivent être entretenues par Voies navigables de France. D'autres parcelles appartiennent aux collectivités locales ou à des propriétaires privés.

La question de l'entretien de l'ouvrage recouvre donc une dimension de cohérence territoriale dans la mesure où certaines berges, qui ne sont pas la propriété de Voies navigables de France, n'ont pas à être entretenues par le maître d'ouvrage.

• **Les mesures d'accompagnement : « comment faire du projet une opportunité de développement durable pour le territoire ? »**

Au-delà de la prévention et de la compensation des impacts, le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine permettra la mise en œuvre d'actions d'accompagnement du projet et autres mesures de superposition de gestion, c'est-à-dire d'affectation d'une partie du domaine fluvial à ses usages initiaux, mais aussi et simultanément à d'autres usages.

Les participants au débat public sont conscients de cette possibilité. Un intervenant considère que le paysage transformé par la mise à grand gabarit sera trop enlaidi pour développer des projets de cet ordre, mais d'autres participants ont suggéré diverses mesures d'accompagnement :

- le développement d'opérations écotouristiques ;
- le maintien d'une liaison cyclable entre Montereau et la Bassée, la construction d'itinéraires cyclables sur les abords du canal ;
- l'installation de passerelles destinées à développer l'accessibilité des abords du canal ;
- la mise en œuvre de passes à canoës sur les barrages et écluses ;



- la création d'une Maison de la réserve,
- le déploiement d'un réseau de fibre optique sur le territoire dans le cadre du chantier ;
- l'installation de dispositifs de production d'électricité sur les barrages où cette possibilité existe ;
- la création d'aires de loisirs et de baignade ;
- le développement d'une activité de réparation, de construction de navires fluviaux.

Le réaménagement du canal de Beaulieu pourrait également devenir une mesure d'accompagnement du projet dans le cadre de certains scénarios où celui-ci ne serait plus emprunté par les convois de marchandises. Ce canal pourrait être affecté à des usages de loisirs, ou encore être restauré en tant que zone humide naturelle. Il est également proposé d'aménager le canal de la Haute-Seine de sorte qu'il permette de rallier Troyes.

Les mesures d'accompagnement du projet, tout comme les mesures de restauration, étaient peu décrites dans le dossier du maître d'ouvrage. Celui-ci a proposé quelques exemples de mesures d'accompagnement, jusqu'ici sans cohérence d'ensemble et sans modalités de financement associées. Aucune enveloppe n'a encore été constituée au sujet des mesures d'accompagnement. Les représentants de Voies navigables de France proposent de définir ce budget en concertation avec les acteurs locaux et les partenaires financiers du projet. Le maître d'ouvrage a tout de même pris note des demandes formulées en matière d'accompagnement du projet.

Le public, pour sa part, a évoqué plusieurs démarches globales dans lesquelles le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale pourrait s'inscrire. Des itinéraires cyclables pourraient ainsi être mis en œuvre dans la continuité du projet de vélo-voie Prague-Paris. Les passes à canoë proposées pourraient être déployées en concertation avec la Communauté de communes Bassée-Montois. Voies navigables de France pourrait accompagner le schéma d'aménagement écotouristique de la Bassée-Montois. Un participant au débat public a proposé d'envisager plus globalement le devenir économique et touristique du territoire dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet.

Il convient toutefois de noter l'absence de consensus sur les mesures de compensation et d'accompagnement envisagées. Ainsi, alors que certains participants expriment leur intérêt pour la mise en œuvre d'opérations touristiques, d'autres craignent le développement de ces activités et souhaitent que la Bassée reste un territoire préservé.



C - La concertation/la gouvernance présente et à venir : « le public participera-t-il à l'élaboration du projet ? »

1. La reconstitution d'une société du bord d'eau

Les participants au débat public ont exprimé le souhait de développer des concertations autour des fonctions et des utilités du canal. Il semble d'ailleurs que la procédure ait permis de rapprocher des intervenants qui avaient tendance à se perdre de vue (gestionnaire de la voie d'eau, bateliers propriétaires de convois de grandes dimensions ou de dimensions plus modestes, navigateurs de plaisance, pêcheurs et autres utilisateurs des abords du fleuve). Le bord d'eau, tout comme les frontières administratives (départementale et régionale) entre l'Aube et la Seine-et-Marne, s'était érigé en frontière entre les communautés d'intérêts.

Le débat public a donc montré la nécessité de reconstruire une société autour du bord d'eau. D'ailleurs, les questions posées quant aux impacts du projet sur la qualité de vie sont à rapprocher de cette reprise de contact entre les différents acteurs. Les bateliers, par exemple, ont redécouvert l'existence des usagers des berges de Seine et des plaisanciers.

Le maître d'ouvrage lui-même a semblé renouer des liens avec les usagers du fleuve. Un représentant des bateliers, par exemple, a invité les membres de Voies navigables de France à participer à une navigation. De cette manière, le maître d'ouvrage pourra constater les difficultés auxquelles les bateliers sont confrontés et identifier les améliorations à apporter au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale. Le Président Directeur Général de Voies navigables de France s'est montré prêt à développer ce procédé, à des fins de meilleure compréhension des besoins du bief.

2. La concertation post-débat

L'Autorité environnementale, pour sa part, a d'ores et déjà annoncé son intention de s'impliquer dans les étapes suivantes de la concertation.

Par ailleurs, plusieurs représentants d'associations environnementalistes ont proposé de participer à l'élaboration du projet (élaboration du cahier des charges des études à venir, définition de l'état initial du milieu). Cette demande montre que jusqu'ici, ces acteurs se sentent insuffisamment associés au processus de conception de l'aménagement.

Plus largement, le public a demandé la mise en œuvre d'un Observatoire de la Bassée portant notamment sur les sujets hydrauliques. Les participants au débat public ont exprimé à de nombreuses reprises leur souhait d'être associés aux phases suivantes de l'élaboration du projet.



Le maître d'ouvrage reconnaît lui aussi l'utilité d'un échange sur les décisions qui seront prises, à des fins de partage de ces décisions et d'optimisation des orientations retenues. La concertation post-débat a donc fait l'objet d'une série d'engagements du maître d'ouvrage.

Ainsi, un certain nombre d'échanges auront lieu dans le cadre de l'expertise du modèle hydraulique du projet, qui est en cours et devrait s'achever en juin 2012. Le maître d'ouvrage a pris l'engagement de mettre en œuvre cette expertise et d'en publier les résultats, quelle que soit la décision qui sera prise sur les projets d'aménagement de la Bassée et de mise à grand gabarit de la liaison fluviale.

Par ailleurs, s'il est décidé de donner suite au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, des ateliers seront mis en place par le maître d'ouvrage. Il faudra d'ailleurs articuler cette démarche de concertation avec les commissions des usagers qui se réunissent déjà. L'un des ateliers aura trait à la navigation. Il pourra être créé en tant qu'émanation de la commission des usagers. Il pourra également se tenir dans un autre cadre, en fonction de ce qui paraîtra le plus efficace le moment venu.

Il est également prévu de réunir deux autres ateliers visant à mettre en cohérence l'ensemble des demandes des différents acteurs concernés par le projet. L'un d'entre eux aura pour objectifs de définir les mesures compensatoires du projet, ainsi que leurs modalités de mise en œuvre et leur évaluation. Un deuxième atelier examinera les modalités d'insertion du projet dans le territoire, par exemple, les actions qui seront entreprises dans le cadre du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en matière de tourisme ou de loisirs.

En ce qui concerne les moyens et outils d'échange, le maître d'ouvrage envisage de déployer un espace d'échanges sur Internet. Les dossiers de presse relatifs au projet y seront publiés, par exemple, ainsi que la décision de poursuite ou d'arrêt du projet, ou encore l'annonce du lancement de l'enquête publique.

Dans le cas où l'élaboration du projet se poursuivrait, des réunions publiques seraient organisées afin de préparer la phase d'enquête publique.

Les dirigeants de Voies navigables de France souhaitent par ailleurs demander la réactivation du Comité de pilotage de la Bassée, instance présidée par le Préfet coordinateur de bassin et qui a cessé de se réunir au cours des derniers mois.

Lors de la réunion de clôture du débat public, les représentants de Voies navigables de France se sont montrés conscients des nombreux enjeux qui coexistent sur le territoire de la Bassée. Il sera indispensable de développer de nouvelles démarches de concertation pour faire face à ces enjeux et pour construire une politique fluviale impliquant les usagers à terre du fleuve. Le projet soulève par ailleurs des questions de gouvernance amont-aval, d'équité et de solidarité entre les territoires. Heureusement, le contenu des cahiers d'acteurs rédigés sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale laisse penser que de nouvelles coopérations pourraient voir le jour entre les acteurs du territoire.

La CPDP, quant à elle, propose de lancer une vaste démarche de concertation portant sur le port de Bray-sur-Seine (saturation, nuisances).



05

CONCLUSION



Le public et la CPDP ont salué la qualité des échanges ainsi que l'assiduité des participants pendant les quatre mois de la procédure. Les questions ont été plutôt rares sur le débat public, ce qui montre que les citoyens se sont approprié cet objet comme un des outils de la concertation publique.

Les quelques interventions ayant porté sur le débat public lui-même concernent toutes les fondements de la démarche. Ainsi, un participant a appelé de ses vœux une communication la plus large possible sur la procédure, permettant à toutes les personnes concernées d'y participer. Un autre intervenant souhaite que les parties prenantes prennent le temps de la concertation, ce qui est aussi un fondement de la procédure de débat public. Un autre participant a sollicité une explication systématique de tous les termes techniques utilisés : il souhaite que le débat soit pragmatique plutôt que technique.

Certains participants ont demandé si la décision de mise en œuvre du projet avait été prise, si l'objet du débat public était l'opportunité du projet ou le choix d'un scénario. La CPDP et le maître d'ouvrage ont rassuré ces citoyens : aucune décision n'a encore été prise quant à la mise en œuvre du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale.

La finalité du débat public est respectée : Voies navigables de France, le maître d'ouvrage, a entendu l'expression du public. Le projet est à présent mieux connu et mieux partagé. Les participants qui souhaitaient obtenir davantage d'informations en ont obtenu. Le débat public a permis de compenser les dissymétries qui voient parfois le jour dans le niveau d'information des parties prenantes (certaines tirant un pouvoir des informations dont elles disposent).

Le débat a fait émerger des problématiques telles que l'impact du projet sur l'environnement, sur les nappes, sur les noues, sur la Bassée etc. Les termes du débat se sont trouvés changés et transformés par l'intervention de nouveaux acteurs comme les bateliers, qui ont en quelque sorte légitimé le projet, sans minimiser pour autant les critiques relatives aux risques induits et collatéraux (sur la faune, la flore etc.).



Un débat public peut être évalué sur trois plans, en répondant à trois grandes questions :

- Le projet a-t-il été transformé, complexifié au cours de la procédure ? Cet objet technique est-il devenu un objet politique ?

Le projet n'a pas été discrédité au cours du débat. Il a toutefois gagné en complexité. Les représentants de Voies navigables de France semblent avoir pris conscience de la difficulté de reconstruire le système écologique après des travaux de cette envergure. Le maître d'ouvrage a identifié la nécessité/demande du public de faire le lien qui existe entre l'hydraulique pure, l'hydrologie et l'hydrogéologie.

- La société qui entoure le projet a-t-elle été transformée ?

Des contacts inattendus se sont produits entre groupes d'intérêt (écologistes, agriculteurs, industriels), ce qui a modifié les points de vue des uns et des autres. La demande forte d'une concertation post-débat montre l'intérêt des uns et des autres pour cette rencontre et cet échange autour de la multifonctionnalité du fleuve. Aucune invective n'a été formulée, ce qui est le signe d'une volonté d'échange, de dialogue et d'argumentation entre les parties prenantes.

- Les participants au débat public ont-ils changé, en tant que personnes ?

La rencontre d'autres personnes est une source d'évolution pour chacun. Ce volet très subjectif de l'évaluation du débat public doit être réalisé par chaque participant.

Parallèlement à la publication du présent compte-rendu, un bilan du débat public est dressé par le Président de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Ensuite, en juillet 2012, le maître d'ouvrage rendra publique sa décision quant à la poursuite ou à l'abandon du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Cette décision s'accompagnera d'une description des éléments pris en compte dans le cadre du débat public, qui vaudront engagement de la part du maître d'ouvrage.

Pendant cinq ans au moins, les supports du débat public resteront disponibles sur Internet, ce qui permettra à chacun de se remémorer les propos tenus et les engagements pris pendant la procédure.



06

ANNEXES

- **Décision de la CNDP**
- **Organismes rencontrés lors des rendez-vous préalables**
- **Présentation de la CPDP lors des réunions publiques**
- **Présentation du maître d'ouvrage lors des réunions publiques**
- **Dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, rédigés par VNF**
- **Documents de communication réalisés**
- **Cahiers d'acteurs**
- **Note de cadrage de l'autorité environnementale**
- **Liste des participants à l'atelier sur l'expertise des modèles hydrauliques**
- **Cahier des charges de l'expertise des modèles hydrauliques**
- **Articles parus**



Décision de la CNDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 2 MARS 2011

DÉCISION N° 2011 / 15 / BRNO / 1

PROJET DE MISE A GRAND GABARIT DE LA LIAISON FLUVIALE ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE

La Commission nationale du débat public,

- vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
- vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
- vu l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,
- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-1 et R.121-7,
- vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011, reçue le 13 janvier 2011, du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,
- après en avoir délibéré,
- considérant que l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement dispose qu' « un débat public sera organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine »,
- considérant que le projet, dont l'objet est d'accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre et de Rouen et le nord de l'Europe à l'ouverture de la liaison Seine-Nord-Europe, revêt un caractère d'intérêt national,
- considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de la demande de fret fluvial,

DÉCIDE :

Article unique :

La Commission nationale du débat public organisera elle-même le débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et elle en confiera l'animation à une commission particulière.

Le Président


Philippe DESLANDES



Organismes rencontrés lors des rendez-vous préalables



Liste des organismes rencontrés par la CPDP, de septembre à début novembre 2011

- Agence de l'eau Seine-Normandie
- Association Nature du Nogentais
- Association Nature et Société
- CCI de l'Aube
- CCI de Seine-et-Marne
- Chambre d'agriculture de l'Aube
- Chambre d'agriculture de Seine-et-Marne
- Comité de Bassin Seine-Normandie
- Comité des Armateurs Fluviaux
- Comité interprofessionnel de Champagne (CIVC)
- Communauté de communes de la Bassée
- Communauté de communes des Deux fleuves
- Communes de Bazoches-lès-Bray, Bray-sur-Seine, Marolles-sur-Seine, Nogent-sur-Seine, Provins, Troyes
- Conseil Général de l'Aube
- Conseil Général de Seine-et-Marne
- Conseil Régional d'Île-de-France
- Conseil Régional de Champagne-Ardenne
- DDT de l'Aube
- DDT de Seine-et-Marne
- DREAL Champagne-Ardenne
- DRIEE, Direction régionale interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
- France Nature Environnement
- Groupe SOUFFLET
- Nature Environnement 77
- Préfecture de Champagne-Ardenne
- Préfecture de Seine-et-Marne
- Sous-Préfecture de Provins
- Ville de Paris, direction de la propreté et de l'eau

Présentation de la CPDP lors des réunions publiques


 Le débat public
 Mise à grand gabarit
 de la liaison fluviale
 Bray-sur-Seine/Nogent/Seine

DÉBAT PUBLIC

Petite Seine grand gabarit

Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine



La Commission nationale du débat public est chargée de veiller au respect :

- de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national,
- des bonnes conditions d'information du public, d'émettre tous avis et recommandations de nature à favoriser et développer la concertation avec le public.




Le débat public: 5 principes fondamentaux

- **EQUILIBRE** : toute personne a la possibilité de s'exprimer, de poser une question ou d'émettre un avis quel que soit son statut.
- **TRANSPARENCE** : clarté et accessibilité de l'information, sans privilégier quiconque.
- **ARGUMENTATION** : le débat se construit sur la base d'opinions argumentées.
- **NEUTRALITE** : la CPDP n'a pas d'avis à donner sur le projet lui-même.
- **INDEPENDANCE** : la CPDP est indépendante du maître d'ouvrage et des pouvoirs publics.




Le débat public Petite Seine grand gabarit

Projet d'extension du réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine, en le prolongeant de Bray-sur-Seine à Nogent-sur-Seine.

Le maître d'ouvrage, Voies navigables de France (VNF), est ici présent afin de développer le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, et répondre à vos questions.




Le débat public Petite Seine grand gabarit

La Commission particulière du débat public (CPDP), indépendante de Voies navigables de France et des pouvoirs publics :

- organise et anime le débat,
- diffuse une information complète, transparente et objective à destination de la population,
- permet à la population de s'exprimer dans le cadre des réunions publiques, du site internet ou par le biais de contributions écrites.
- veille à ce que le maître d'ouvrage réponde aux questions posées par le public.




Deux débats publics en parallèle

- Le débat public Crue Seine Bassée sur le projet d'aménagement de la Bassée.
- Deux débats menés de manière concomitante et coordonnée, par deux CPDP en partie communes.




Les suites du débat public

- La CPDP produit, à la fin du débat public, un compte rendu exhaustif du débat et des opinions exprimées.
- Voies navigables de France décide, dans un délai de trois mois après la publication du compte rendu du débat public, par un acte publié, du principe et des conditions de poursuite du projet.




Merci à tous de participer à cette réunion, nous sommes toujours à votre disposition pour recueillir vos interrogations et contributions :

Bureau de la CPDP
1, rue des Ponts
10400 NOGENT-SUR-SEINE
03 73 27 02 36
contact@debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org


 Le débat public
 Mise à grand gabarit
 de la liaison fluviale
 Bray-sur-Seine/Nogent/Seine

Pour veiller à ne manquer aucun argument, cette réunion sera enregistrée, avec votre accord.

Les comptes-rendus et verbatim* de la réunion seront mis en ligne, sous quatre jours, sur le site: www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org


 Le débat public
 Mise à grand gabarit
 de la liaison fluviale
 Bray-sur-Seine/Nogent/Seine

* Transcription mot à mot d'une déclaration orale.



Présentation du maître d'ouvrage lors des réunions publiques



Un projet porté par VNF

- > Établissement public créé en 1991
- > Un réseau de 6 100 km de voies navigables à gérer
- > Ses missions :
 - entretenir, exploiter et moderniser ce réseau pour assurer sa navigabilité dans de bonnes conditions
 - développer le transport et le tourisme fluvial

Sommaire

- > Contexte et enjeux du territoire
- > Pourquoi mettre à grand gabarit la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ?
- > Quels scénarios ont été envisagés pour la mise à grand gabarit ?

Contexte et enjeux du territoire

Le bassin de la Seine

La Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

- > Deux départements concernés : la Seine-et-Marne et l'Aube
- > 25 communes
- > 27 km de voie navigable

La vallée de la Bassée : un territoire aux nombreux enjeux

- > Un patrimoine naturel très riche : nombreuses espèces végétales et animales protégées
- > Une zone naturelle pour l'expansion des crues de la Seine
- > Un gisement de **granulats** important
- > Une réserve d'eau potable abondante
- > Un lieu favorable au développement du tourisme

Pourquoi mettre à grand gabarit la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ?

Un trafic fluvial en développement

- > Triplement du trafic entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en 10 ans : 350 millions de t-km transportées en 2010 (104 millions de t-km en 2001)
- > 3 grandes filières :
 - Produits agricoles
 - Granulats
 - Conteneurs
- > Un trafic qui pourrait encore augmenter lié aux besoins croissants en granulats, à l'implantation de nouvelles entreprises et au développement de l'offre portuaire

Mais des contraintes de navigation qui limitent le développement du transport fluvial

- > Des gabarits plus petits que sur le reste de la Seine Amont (> 3000 t) : seuls des bateaux de 650 t peuvent atteindre Nogent-sur-Seine (hors dérogations)
- > Une vitesse et un enfoncement très limités sur le canal de Beaulieu
- > Des conditions de navigation dégradées pour les usagers : hauteur parfois trop limitée sous les ponts, difficultés de manœuvre, zones de stationnement restreintes, ...

Les atouts de la mise à grand gabarit

- > Pour répondre à une demande de transport en augmentation et contribuer au développement économique local
- > Pour permettre la réduction des nuisances et des émissions des gaz à effet de serre grâce au report modal

Quels scénarios ont été envisagés pour la mise à grand gabarit ?

Présentation du maître d'ouvrage lors des réunions publiques

Un enjeu pour VNF: réaliser une infrastructure s'intégrant dans le territoire traversé

- > Recherche du tracé optimal ayant le moins d'impact sur l'environnement et le plus neutre possible du point de vue hydraulique
- >> Trouver un compromis entre navigation, environnement et hydrologie
- > Un projet étudié en coordination avec celui des Grands lacs de Seine pour s'assurer de la neutralité du projet vis-à-vis du fonctionnement des espaces endigués

Plusieurs scénarios étudiés pour la mise à grand gabarit

- > 5 scénarios étudiés qui diffèrent en fonction des gabarits de bateaux pouvant circuler
- > Définition des tracés après étude des caractéristiques de la Seine et des milieux naturels, puis révision de ces tracés pour réduire au maximum les impacts environnementaux et hydrauliques

Scénario 1

En bref

Objectif : supprimer les points durs de la navigation entre Bray et Nogent

- > Circulation de bateaux de 2 500 t jusqu'à Bray-sur-Seine puis de 1 000 t jusqu'à Nogent-sur-Seine
- > Travaux en Seine et réhabilitation du canal de Beaulieu
- > Estimation du coût : 76 millions €
- > Une augmentation du trafic de + 26 % en 2020

Scénario 1

Gabarits de bateaux autorisés à circuler



Scénario 1

Travaux en Seine (Grande Bosse – Villiers-sur-Seine)

Élargissement et approfondissement du chenal de navigation pour améliorer les conditions de navigation, rectifications de berges pour faciliter le passage de certains méandres



Scénario 1

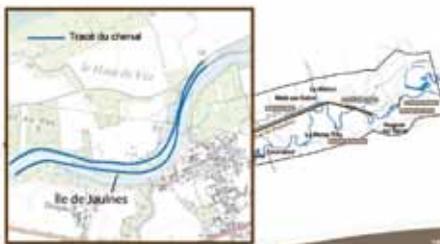
Écluse de Jaulnes

Conservation de l'écluse mais remodelage des berges et suppression des 2/3 de l'île pour faciliter le passage des bateaux



Scénario 1

Amélioration de l'accessibilité de l'écluse de Jaulnes



Scénario 1

Réhabilitation du canal de Beaulieu

Élargissement et approfondissement, création de zones de croisement, reconstruction de ponts. Fermeture du canal pendant 8 mois pour les travaux



Scénario 2

En bref

Objectif : suppression des points durs et hypothèse d'une plateforme portuaire à Villiers-sur-Seine

- > Circulation de bateaux de 2 500 t jusqu'à Villiers-sur-Seine puis de 1 000 t jusqu'à Nogent-sur-Seine
- > Travaux en Seine et réhabilitation du canal de Beaulieu
- > Estimation du coût : 132 millions €
- > Une augmentation du trafic de + 26 % en 2020 (similaire au scénario 1)

Scénario 2

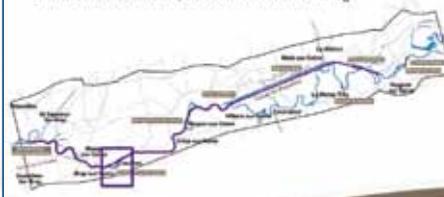
Gabarits de bateaux autorisés à circuler



Scénario 2

Zoom sur la reconstruction de l'écluse de Jaulnes

Construction d'une nouvelle écluse en dérivation du méandre actuel ; lit de la rivière inchangé



Scénario 2

Zoom sur la reconstruction de l'écluse de Jaulnes





Présentation du maître d'ouvrage lors des réunions publiques

Scénario 2
Réhabilitation du canal de Beaulieu

Similaire au scénario 1, élargissement et approfondissement, création de zones de croisement, reconstruction de ponts
Fermeture du canal pendant 8 mois pour les travaux



16

Scénario 3
En bref

Objectif : mise au gabarit 2 500 t de l'ensemble de l'itinéraire

- > Travaux en Seine et construction d'un nouveau canal à grand gabarit entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine
- > Estimation du coût : 214 millions €
- > Une augmentation du trafic de + 74 % en 2020

16

Scénario 3
Gabarits de bateaux autorisés à circuler

2 500 t
110 m



17

Scénario 3
Reconstruction de l'écluse de Jaunes

Similaire au scénario 2 : construction d'une nouvelle écluse en dérivation du méandre actuel ; lit de la rivière inchangé



16

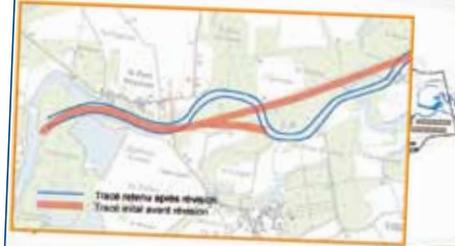
Scénario 3
Construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Nouveau canal parallèle au canal de Beaulieu, avec raccordement de 6 casiers SEDA, aménagement des rives et création de digues



16

Scénario 3
Construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine



16

Scénario 4
Un scénario 4 écarté

Principe initial : mise au gabarit 3 000 t de l'ensemble de l'itinéraire (bateaux Grand Rhénan en fort développement en Europe)

- > Circulation de bateaux automoteurs de 135 m



> Un scénario non retenu car la traversée de Paris ne serait possible qu'une centaine de jours par an

135 m

17

Scénario 5
En bref

Objectif : mise au gabarit 4 000 t de l'ensemble de l'itinéraire pour établir une cohérence de gabarit avec l'ensemble de la Seine amont.

- > Des convois de deux barges avec découplage des barges pour la traversée de Paris
- > Mêmes principes d'aménagement que pour le scénario 3 mais avec des travaux plus importants (modifications du cours naturel de la Seine)
- > Estimation du coût : 305 millions €
- > Des prévisions de trafics similaires au scénario 3

16

Scénario 5
Gabarits de bateaux autorisés à circuler

4 000 t
180 m



17

Scénario 5
Zoom sur la création d'un canal de dérivation entre La Grande Bosse et Bray-sur-Seine

Canal de dérivation nécessaire pour le passage de bateaux de 4 000 t et création d'une nouvelle écluse (juste à côté de l'écluse actuelle)



16

Scénario 5
Zoom sur la création d'un canal de dérivation entre La Grande Bosse et Bray-sur-Seine



16

Scénario 5
Reconstruction de l'écluse de Jaunes

Reconstruction similaire aux scénarios 2 et 3 mais positionnement du canal de dérivation plus au nord



16

Présentation du maître d'ouvrage lors des réunions publiques

Scénario 5 Zoom sur Grisy-sur-Seine

Coupure d'une boucle de la Seine nécessaire pour le passage de bateaux de 4 000 t

Scénario 5 Zoom sur Grisy-sur-Seine

Tracé du canal

Scénario 5 Construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Nouveau canal similaire au scénario 3 mais avec un débouché au-delà de Villiers-sur-Seine (Port-Montain) impliquant une dérivation de la Vieille Seine

Scénario 5 Construction d'un nouveau canal entre Villiers-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Tracé du canal

Des tracés étudiés pour prendre en compte les enjeux du territoire

- > Définition de scénarios « bruts » puis analyse de leurs impacts
- > Révision des scénarios pour réduire au maximum les impacts sur les milieux et sur le régime hydraulique de la Seine : mise en place de mesures d'évitement et de correction (modification des tracés, trafic réduit ou en alternat, remblaiements, ...)
- > Des mesures de compensation à envisager pour contrebalancer les impacts résiduels

Les impacts résiduels des scénarios

- > **Impacts environnementaux :** Des impacts par endroit mais qui ont été identifiés et pris en compte dans l'élaboration des tracés
- > **Impacts hydrauliques :**
 - Période de basses eaux : abaissement du niveau d'eau très faible
 - Périodes de moyennes eaux : réhaussement de la ligne d'eau (biefs du Vézout et de Jaulmes) favorable pour l'alimentation de la nappe et les milieux humides
 - Périodes de crue : maintien des conditions d'inondation du lit majeur (fréquence, surface, durée)
 - Neutralité hydraulique vis-à-vis du projet des Grands lacs de Seine

Comparaison des scénarios

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3	Scénario 5
Trafic vracs + conteneurs en 2020 (en millions de t/an)	790,4	790,8	1 094,8	1 104,8
Trafic vracs + conteneurs en 2050 (en millions de t/an)	1 174,2	1 188,9	1 826,6	1 833
Conteneurs évités par an	20 000	20 000	27 000	27 000
Tonnes de CO ₂ évitées (par an)	2 000	2 000	4 700	4 700
Coût (en millions €)	76	132	314	305
TFR	6,5 %	3 %	9,9 %	6,2 %
VAN (millions € 2007)	48	-27	426	430

Quel financement pour le projet ?

- > **Financement des études préalables** par les régions Île-de-France et Champagne-Ardenne, le département de l'Aube, la ville de Nogent-sur-Seine et la CCI Troyes Aube
- > **Financement du projet à définir** au stade de l'avant-projet (collectivités, Europe, ...)

Calendrier prévisionnel

2011: Débat public

2012: Études techniques et enquêtes publiques

2013: Études techniques et enquêtes publiques

2014: Études techniques et enquêtes publiques

2015: Études techniques et enquêtes publiques

2016: Travaux

2017: Travaux

2018: Travaux

2019: Mise en service

Décision de VNF sur les suites à donner à son projet (2011-2012)

Poursuite de la concertation jusqu'à la mise en service (2011-2019)



Dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse





Documents de communication réalisés

TRACTS Réalisés pour les réunions publiques



Exemple d'outils conçus pour les 4 réunions communes avec Crue Seine Bassée de Sourdun, Montereau-Fault-Yonne, Pont-sur-Seine et Provens



Documents de communication réalisés

AFFICHES

Réalisées pour les 10 réunions publiques



1 territoire, 2 débats publics **OUVERT À TOUS !**

Crue Seine Bassée DÉBAT PUBLIC

Débat Public Petite Seine GRAND GABARIT

Réunion publique "Des projets, des territoires"

Provins
9 février - 19h00
 Petit Théâtre
 (CENTRE CULTUREL ET SPORTIF SAINT-AVOUL)

www.debatpublic-cruseinebassée.org
www.debatpublic-petiteseingrandgabarit.org

Exemple d'outils conçus pour les 4 réunions communes avec Crue Seine Bassée de Sourdun, Montereau-Fault-Yonne, Pont-sur-Seine et Provins



Documents de communication réalisés

PANNEAUX D'INFORMATION

Réalisés pour les réunions publiques

Débat Public
Petite Seine
GRAND GABARIT

QU'EST-CE QUE LE DÉBAT PUBLIC ?

C'est une phase de concertation préalable à la mise en œuvre de projets d'aménagement du territoire, prévue par la loi, et intervenant largement avant que les décisions définitives ne soient prises par le maître d'ouvrage. Les débats publics sont décidés par la Commission nationale du débat public (CNDP).

QU'EST-CE QUE LA CNDP ?

La CNDP est une autorité administrative indépendante, garante devant le public de l'impartialité, de la transparence et de la sincérité des échanges.

QU'EST-CE QUE LA CPDP ?

La Commission particulière du débat public (CPDP) organise et anime le débat public depuis sa conception jusqu'à sa clôture.

La CPDP garantit le respect des règles et des principes qui animent l'esprit du débat public :

- Neutralité :** elle ne prend jamais parti pour ou contre le projet.
- Indépendance :** elle est indépendante notamment du maître d'ouvrage.
- Équivalence :** elle garantit l'égalité de traitement des participants quel que soit leur statut.
- Transparence :** elle veille à ce que le public reçoive une information complète.
- Argumentation :** elle veille à ce que les arguments soient le plus possible argumentés.

POURQUOI UN DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET DE MISE À GRAND GABARIT DE LA LIAISON FLUVIALE ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE ?

Porté par Voies navigables de France (VNF), ce projet a pour objet d'accroître les échanges de marchandises par voie fluviale. Bien que le périmètre d'étude soit compris entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, ses impacts et retombées revêtent un caractère d'intérêt national. En effet le bassin parisien, les ports du Havre et du Rouen, comme le nord de l'Europe, sont concernés par des enjeux socio-économiques en raison de l'augmentation de la demande de fret fluvial.

cndp
Commission particulière du débat public
Mise à grand gabarit de la liaison fluviale Bray/Seine-Nogent/Seine

www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org

Débat Public
Petite Seine
GRAND GABARIT

COMMENT PARTICIPER ?

RÉUNIONS PUBLIQUES ET RENDEZ-VOUS LOCAUX (PERMANENCE DE LA CPDP) OUVERTS À TOUS

- 15 novembre, à Nogent-sur-Seine**
15h30 - 18h30
Mairie de Nogent-sur-Seine
- 20 novembre, à Bourges***
14h30 - 17h30
Mairie de Bourges
- 29 novembre, à Soaux**
14h30 - 17h30
Mairie de Soaux
- 6 décembre, à Paris**
14h30 - 17h30
Mairie de Paris - 4^e Arrondissement
- 13 décembre, à Troyes**
14h30 - 17h30
Mairie de Troyes
- 18 janvier, à Fontenay-Trésigny***
14h30 - 17h30
Mairie de Fontenay-Trésigny
- 22 janvier, à Bray-sur-Seine**
14h30 - 17h30
Mairie de Bray-sur-Seine
- 17 janvier, à Montargis-Fontenay-Trésigny***
14h30 - 17h30
Mairie de Fontenay-Trésigny
- 24 janvier, à Romilly-sur-Seine**
14h30 - 17h30
Mairie de Romilly-sur-Seine
- 9 février, à Provins***
14h30 - 17h30
Mairie de Provins
- 16 février, à Nogent-sur-Seine**
14h30 - 17h30
Mairie de Nogent-sur-Seine

CAHIERS D'ACTEURS

Un cahier d'acteurs est une contribution écrite, argumentée, rédigée par un groupe (association, entreprise, élu(e) local(e), etc.). Le prior est chargé technique et financier de son contenu, de sa création et jusqu'à sa diffusion par le débat public. Cette contribution est libre et volontaire, son contenu est de la totale responsabilité de son auteur.

UN SITE INTERNET

www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org

Ce site internet interactif dispose d'une rubrique questions-réponses et contient l'actualité du débat public et du projet.

DEUX DÉBATS PUBLICS EN PARALLÈLE

Un débat public est organisé en parallèle de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale Bray/Seine-Nogent/Seine et de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale Paris/Fontenay-Trésigny. Les deux débats publics sont organisés par la CPDP. Les deux débats publics sont organisés en parallèle de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale Bray/Seine-Nogent/Seine et de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale Paris/Fontenay-Trésigny.

CPDP Petite Seine grand gabarit
14000 Montargis - 1, rue des Fêtes
Tél. : 03 77 27 22 30
www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org

cndp
Commission particulière du débat public
Mise à grand gabarit de la liaison fluviale Bray/Seine-Nogent/Seine

www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org

Documents de communication réalisés

BANDEROLES Réalisées pour les réunions publiques



Exemple d'outils conçus pour les 4 réunions communes avec Crue Seine Bassée de Sourdun, Montereau-Fault-Yonne, Pont-sur-Seine et Provins

VITRINE

Réalisée pour le local de Bray-sur-Seine





Documents de communication réalisés

LETTRE DU DÉBAT N°1



LETTRE DU DÉBAT N°2





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°1

rédigé par le Conseil général de Seine-et-Marne



CAHIER D'ACTEURS N°2

rédigé par L' Association Nature du Nogentais



CAHIER D'ACTEUR N°3

rédigé par LOGISEINE





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°4

rédigé par l' A.A.P.P.M.A. de Nogent-sur-Seine



CAHIER D'ACTEUR N°5

rédigé par La réserve naturelle nationale de la Bassée





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°6

rédigé par le Comité des Armateurs Fluviaux



CAHIER D'ACTEUR N°7

rédigé par l'Association Nature du Nogentais et FAPVS 77



CAHIER D'ACTEUR N°8

rédigé par la Chambre d'agriculture de l'Aube





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°9

rédigé par les Ports du Havre, de Rouen et de Paris



CAHIER D'ACTEUR N°10

rédigé par l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret



CAHIER D'ACTEUR N°11

rédigé par la CCI Aube et la CCI Champagne-Ardenne





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°15

rédigé par l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux Intérieures



CAHIER D'ACTEUR N°16

rédigé par l'Union Nogentaise de Manutention



CAHIER D'ACTEUR N°17

rédigé par le Comité Provoideau





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°18

rédigé par l'Association des Naturalistes de la Vallée du Loing et du massif de Fontainebleau



CAHIER D'ACTEUR N°19

rédigé par la Chambre d'Agriculture de Seine-et-Marne



CAHIER D'ACTEUR N°20

rédigé par le Conseil scientifique du Comité de Bassin Seine Normandie





Cahiers d'acteurs

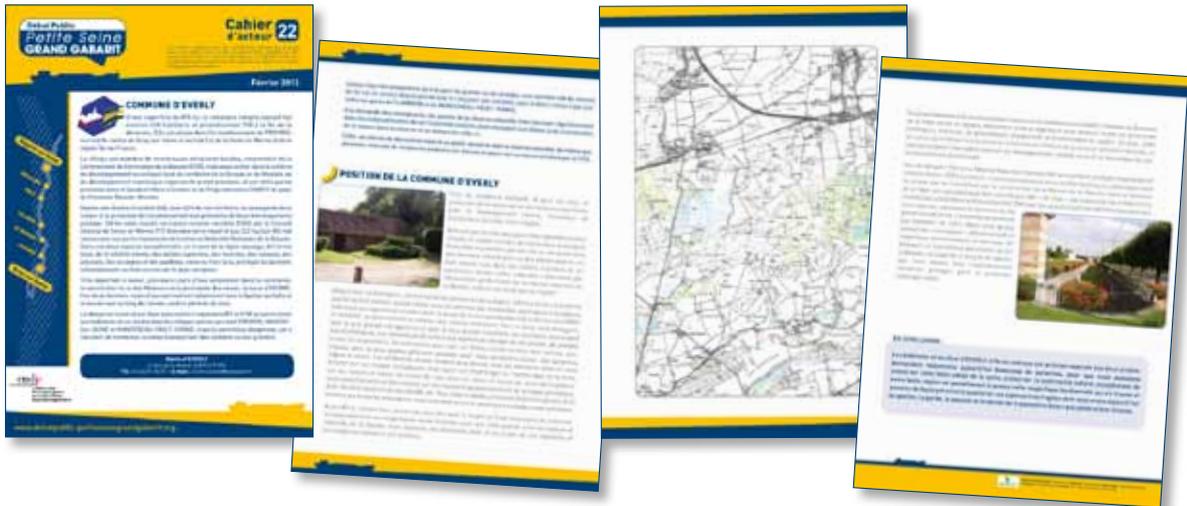
CAHIER D'ACTEUR N°21

rédigé par le Territoire bassée montois



CAHIER D'ACTEUR N°22

rédigé par la Commune d'EVERLY



CAHIER D'ACTEUR N°23

rédigé par le Syndicat Professionnel de la Batellerie Artisanale





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°24

rédigé par le Conseil général de l'Aube



CAHIER D'ACTEUR N°25

rédigé par la FDAAPPMA 77



CAHIER D'ACTEUR N°26

rédigé par l' Association du Pays du Grand Provinois



Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°27 rédigé par la Région Île-de-France

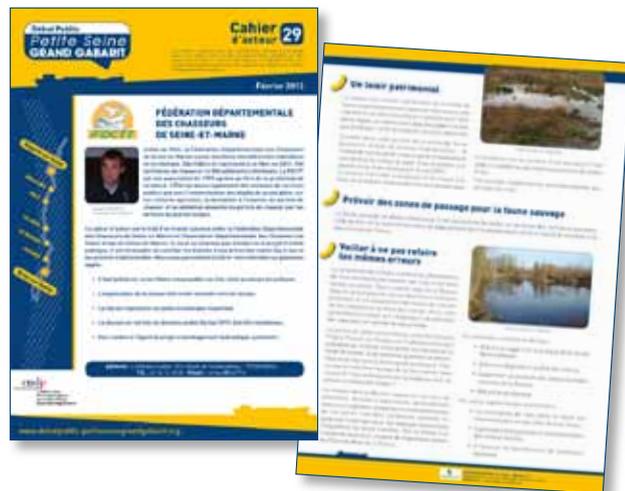


CAHIER D'ACTEUR N°28 rédigé par la Compagnie Fluviale de Transport



CAHIER D'ACTEUR N°29

rédigé par la Fédération Départementale des Chasseurs de Seine-et-Marne





Cahiers d'acteurs

CAHIER D'ACTEUR N°30

rédigé par l'Union Départementale CGT 77





Note de cadrage de l'autorité environnementale

Autorité environnementale
conseil général de l'Environnement et du Développement durable
www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10).
Avis délibéré de l'Autorité environnementale.**

n°Ae: 2011/56

Avis établi lors de la séance du 9 novembre 2011 - n° d'enregistrement : 007958-01

Formation d'Autorité Environnementale du conseil général de l'Environnement et du Développement durable

Résumé de la contribution de l'Ae au cadrage préalable

L'opération pour laquelle Voies Navigables de France (VNF) a demandé au directeur général des infrastructures de transport et de la mer (DGITM) un cadrage préalable, avant le débat public débutant à la mi-novembre 2011, consiste en la mise à grand gabarit de la section comprise entre l'écluse de la Grande Bosse (à l'aval de Bray-sur-Seine) jusqu'aux ports de Nogent-sur-Seine. Cinq scénarii sont envisagés, correspondant à des caractéristiques différentes de bateaux ou de convois poussés, ainsi qu'une alternative ferroviaire. Suivant le scénario retenu, le projet de VNF peut avoir des impacts plus ou moins significatifs sur la zone humide de la Bassée qui est un milieu riche et complexe, tant sur le plan de l'hydraulique que sur celui de la biodiversité. Les études communiquées manifestent un niveau d'analyse et un effort d'anticipation des impacts très appréciables à ce stade relativement amont du projet.

Ce projet se situe à l'amont immédiat du projet envisagé par « Les Grands Lacs de Seine » (IIBRBS), et visant à créer des ouvrages de stockage (cassiers) des eaux de crue de la Seine et à protéger ainsi l'agglomération parisienne contre des crues concomitantes de la Seine et de l'Yonne, projet qui doit lui-même faire l'objet d'un débat public durant la même période, articulé avec celui portant sur le projet de VNF.

La Bassée étant la dernière zone naturelle relativement « sauvage » de la moyenne vallée de la Seine, et une zone humide connue au niveau national et international, les impacts devront pouvoir être évalués au regard du caractère plus ou moins rare des milieux et espèces affectées de façon notable, par rapport aux autres grandes zones humides « sauvages » des vallées alluviales françaises, voire européennes.

S'agissant d'une demande de cadrage préalable avant un débat public, les éléments figurant dans la contribution détaillée de l'Ae s'adressent préférentiellement à l'autorité compétente qui a saisi l'Ae (DGITM) et au maître d'ouvrage du projet (VNF). Le présent résumé se limite à rappeler les points majeurs qui, dans l'état actuel du dossier dont l'Ae a pris connaissance, doivent être traités par l'étude d'impact.

Dans l'état actuel du dossier, ni le public, ni les décideurs ne disposent des éléments permettant d'apprécier en quoi le rail est ou non une alternative économiquement et environnementalement crédible, ou bien une solution complémentaire sous certaines conditions au projet de VNF. L'Ae recommande à la DGITM, au titre de VNF et de RFF, de finaliser le cahier des charges des expertises à mener conjointement par RFF et VNF afin d'éclairer la décision publique en tenant compte des perspectives d'évolution de la demande de transports, notamment en céréales et en granulats.

L'Ae recommande à VNF de définir le plus rapidement possible le programme³ auquel appartient son projet, et à cet effet d'identifier le plus rapidement possible les travaux fonctionnellement liés au projet, notamment les ports, quel qu'en soit le maître d'ouvrage.

L'Ae recommande à la DGITM de solliciter des contributions coordonnées de la DRIEE d'Île-de-France et de la DREAL de Champagne-Ardenne concernant d'une part les zonages, schémas et inventaires relatifs au lieu du projet, d'autre part les caractéristiques du modèle hydraulique retenu par VNF, d'autre part la cohérence entre les deux modèles utilisés par VNF et par l'IIBRBS et la manière de les faire fonctionner de façon articulée.

Compte tenu du fait que les études hydrauliques sont essentielles non seulement pour identifier les impacts directs et induits sur l'eau, mais aussi sur la biodiversité, l'Ae recommande de soumettre à expertise contradictoire d'une part les caractéristiques du modèle hydraulique retenu par VNF, d'autre part la cohérence entre les deux modèles utilisés par VNF et par l'IIBRBS et la manière de les faire fonctionner de façon articulée.

Compte tenu de l'importance des impacts directs et indirects sur la biodiversité dans certains scénarii, l'Ae recommande d'apporter un soin tout particulier à la justification de l'intérêt public du projet.

L'Ae recommande d'étudier les effets en retour de la mise à grand gabarit sur la stratégie d'exploitation de la ressource locale en granulats, ou d'autres ressources en matériaux de construction.

L'Ae recommande d'étudier avec soin et de manière coordonnée les impacts cumulés des deux projets de VNF et de l'IIBRBS, selon la logique déjà promue par le comité de pilotage common présidé par le préfet coordonnateur de bassin.

3 Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement
Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 3 sur 25

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 novembre 2011 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guerber Le Gall, Rauczy, Guh, Steinfeld, Vestur, MM. Badré, Barthod, Caffet, Clément, Laffitte, Lagauterie, Lebrun, Letourneux, Rouquès, Schmitt, Ullmann, Vernier.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Était absent excusé : M. Féménias.

.

L'Ae a été saisie par lettre du 28 juillet 2011 du directeur général des infrastructures de transports et de la mer sur le cadrage préalable sollicité auprès de lui par Voies Navigables de France (VNF), à partir du document dont il avait été saisi par ce dernier. Ce document a ultérieurement été complété par la communication d'une liste importante² d'études menées par VNF. L'accusé de réception du dossier complet par le président de la formation d'autorité environnementale du CGEDD est en date du 17 août 2011.

Par courrier en date du 18 août 2011, l'Ae a consulté la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Champagne-Ardenne, et la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE). Elle a pris en compte l'avis de la DREAL de Champagne-Ardenne en date du 29 septembre 2011, ainsi que les échanges avec la DRIEE d'Île-de-France.

Sur le rapport de Messieurs Christian BARTHOD et Jean-Jacques LAFITTE et, après en avoir délibéré, l'Ae a adopté le présent cadrage préalable, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

1 Désignée ci-après par Ae
2 Liste des études communiquées ultérieurement par VNF: Biotope, inventaires faune-flore dans le cadre des études d'opportunité menées sur la mise à grand gabarit de la liaison Bray/Nogent-sur-Seine, 2010; Safège, étude d'opportunité menées sur la mise à grand gabarit de la liaison Bray/Nogent-sur-Seine, modélisation hydraulique de la vallée de la Petite Seine, 4 rapports, 2011; état des lieux du suivi piézométrique de la Petite Seine et définition d'un programme de suivi des niveaux, 2 rapports, 2011; Egis eau, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des études techniques et environnementales du projet de mise à grand gabarit de la liaison Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine, 4 rapports d'analyse, 2010; Egis eau, Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des études techniques et environnementales du projet de mise à grand gabarit de la liaison Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine, définition des scénarii, 2 rapports, 2011; CETMEF; étude de navigabilité des bateaux Vas dans le bief de Paris, 2 rapports, 2010; SETEC International et STRATEC SA, Évaluation socio-économique de la mise au grand gabarit de la liaison entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, 2011.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 2 sur 25

Contribution de l'Ae au cadrage préalable

1 La présentation du projet

Le projet de Voies Navigables de France (VNF), pour lequel l'établissement public demande un cadrage préalable à la direction générale des infrastructures de transports et de la mer (DGITM), vise à rendre accessible tout ou partie du trajet situé entre l'écluse de la Grande Bosse, à l'aval de Bray-sur-Seine, et les ports de Nogent-sur-Seine¹ à des bateaux entrant, suivant l'option qui sera retenue, dans l'une des classes IV, Va ou Vb de la classification européenne². Sur ces 27 km, VNF présente cinq scénarii possibles³ et mentionne une possible alternative ferroviaire, fondée sur la modernisation de la ligne à voie unique existante entre Flembois et Moirézeau.

Actuellement, entre les écluses de la Grande Bosse et de Bray-sur-Seine, le gabarit est limité par le mouillage garanti de 2,20 m à l'amont de l'écluse de Bray-sur-Seine la limitation du gabarit est d'origine multiple (mouillage inférieur à 2 m, longueur limitée à 120 m et largeur limitée à 8 m). Dans ce cadre, l'accès au port de Bray-sur-Seine est cantonné à des bateaux de 1 400 tonnes, la section entre Bray et Villiers à des bateaux de 1000 tonnes (marinant en vitesse réduite), et la section du canal de Beaulieu à des bateaux de 650 tonnes, avec des dérogations possibles pour 900 tonnes imposant des contraintes lourdes de navigation. Le canal de Beaulieu, sur la partie amont de ce tracé, se trouve au maximum de ses capacités et est endommagé par des bateaux dont la section est proche de la section mouillée du canal (problèmes de berges et de flood du canal).

4 L'ancien port fluvial, modérément et ponctuellement utilisé au profit du groupe Scaiffert (actuellement dans le secteur des sécheresses, en voie de fermeture, le port portif du Ministère de l'Énergie Saigot (Boscabert) et une nouvelle plateforme portuaire publique à vocation polyvalente (Barville, rail et route), dit « Port de l'Ashe » (chambre de commerce et d'industrie de l'Aube), sont effectivement inopérants, en voie de démantèlement.

5 Classe IV : longueur 80-85 m, largeur 9,50 m, tirant d'eau 2,50 m, tonnage 1 000-1 300 tonnes ; classe Va : longueur 110 m, largeur 11,40 m, tirant d'eau 2,20-4,50 m, tonnage 1 300-3 000 tonnes ; classe Vb (certaines poses) : longueur 172-185 m, largeur 31,40 m, tirant d'eau 2,50-4,50 m, tonnage 3 200-6 000 tonnes. Dans la présente décision, la classe Va est subdivisée, avec création d'une classe Vba correspondant au tonnage maximal de cette classe.

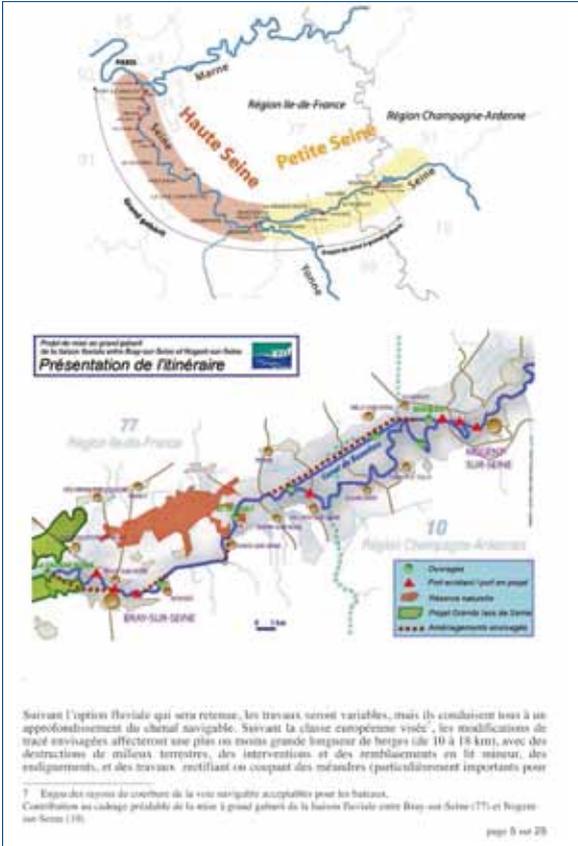
6 L'Ae prend note que pour ne pas dévaloriser a priori certains scénarii, VNF a choisi de considérer que tous les scénarii devaient être étudiés sur la base d'une ouverture de la voie d'eau 24h/24h, ce qui est l'objectif explicitement poursuivi par VNF pour un grand gabarit, mais a priori pas pour les scénarii 1 et 2. Ce point doit néanmoins être traité en amont pour analyser l'intérêt des scénarii 1 et 2, qui, s'ils étaient retenus par VNF, devraient impérativement faire l'objet d'une décision spécifique concernant les horaires d'ouverture, et d'une révision à la hausse des performances envisagées pour le trafic.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 4 sur 25



Note de cadrage de l'autorité environnementale



le scénario 5). Par ailleurs les scénarii 3, 4 et 5 conduisent à la création d'un nouveau canal, parallèle à l'actuel canal de Beaulieu et utilisant les emprises des casiers créés lors de la construction du centre nucléaire de production d'électricité (CNPE) de Nogent-sur-Seine, approximativement entre le niveau de Noyen-sur-Seine et celui de La Motte-Thilly

2 Contexte du projet

2.1 Historique

Le projet d'aménagement à grand gabarit de cette section est ancien, dans le prolongement des travaux effectués dans les années 1970 sur la section allant de Marolles (à l'amont immédiat de Montereau) à l'écluse de la Grande Bosse. Une enquête publique a été réalisée en 1980, sans déboucher sur une déclaration d'utilité publique, du fait des oppositions liées en grande partie à l'impact écologique sur une zone très riche en biodiversité, à l'impact hydraulique sur Paris et à une rentabilité économique non établie.

Le rapport remis en 2008 par Pierre Verdeaux, ingénieur général des ponts et chaussées, à la demande, en 2007, du secrétaire d'Etat en charge des transports, pour ré-évaluer l'intérêt du passage à grand gabarit de la section Bray-Nogent-sur-Seine, a ainsi conclu : « L'intérêt socio-économique d'un aménagement à grand gabarit de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine semble, a priori, indéfinissable dans l'intérêt des milieux économiques qui y travaillent et qui y investissent. Ainsi, l'aménagement à grand gabarit de la section Bray-Nogent pour un coût de l'ordre de 150 M€ devrait entraîner une économie directe pour les chargeurs et transporteurs de 10 M€ par an. Cet intérêt est à compléter par l'effet induit du maintien et du développement socio-économique des territoires concernés par ces entreprises. A ces avantages économiques, il faut ajouter les gains environnementaux liés à la diminution de rejet de gaz à effet de serre. Un aménagement de la Seine de Bray à Nogent au gabarit Va semble un choix équilibré pour le développement durable de ce territoire soumis à de multiples enjeux... ».

Ce projet figure en 2^{ème} position, après le canal Seine-Nord Europe, dans la liste des trois principaux projets de développement fluvial proposés à l'inscription dans le projet de schéma national des infrastructures de transports (version en date de janvier 2011), pour une longueur d'environ 30 km et un coût prévisionnel établi entre 190 et 270 M€HT. Par ailleurs l'article 11 V de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement précise « Un débat public sera en outre organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. ». VNF sera donc amené à prendre publiquement position sur les suites données au débat public en juillet 2012.

2.2 Contexte du projet

Le trafic sur la Seine à l'amont de Paris est sensiblement inférieur à celui sur la partie aval. La section Méry-sur-Seine-Montereau (Petite Seine) n'a enregistré en 2009 que 3,3 M tonnes de trafic, contre plus de 10 M tonnes pour deux sections de la Seine aval, situées entre La Briche (Saint Denis) et Conflans et entre Conflans et Méricourt. Mais la croissance annuelle y est forte, de l'ordre de 10% par an depuis une dizaine d'années. Pour la section du projet, comme pour l'ensemble du parcours à l'amont de Montereau, les flux sont nettement dissymétriques, avec une forte prépondérance des flux chargés en direction des sections aval. A l'amont de Montereau, les enjeux sont les matériaux de construction (cf. les gravières en lit majeur dans toute la zone) qui pèsent pour 3/5 des trafics en volume en 2009, et les produits agricoles en vrac, et enfin les pompageurs. Sur la seule section Bray-Nogent-sur-Seine concernée par le projet, la situation est différente, les produits agricoles représentant le flux le plus important des chargements sur bateaux, mais les

8. Le scénario 3 envisagé par VNF correspond au gabarit Va
9. Section utilisée par VNF dans ses statistiques de trafic : Méry-sur-Seine est située dans l'Aube entre Nogent et Troyes. Il convient de noter que le trafic fluvial à l'amont de Nogent-sur-Seine peut être considéré comme négligeable.
Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 6 sur 25

Même si l'accès à grand gabarit au port de Nogent peut être analysé comme un projet fonctionnellement autonome, le public se posera nécessairement des questions sur les perspectives de prolongement ultérieur de la voie d'eau à grand gabarit à l'amont de Nogent, à tout le moins sur les perspectives de valorisation de la voie d'eau existante à l'amont de Nogent. Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que VNF explicite sa stratégie concernant la voie d'eau à l'amont de Nogent.

Si le trafic fluvial de produits agricoles vers Rouen ou, le cas échéant, vers les ports du Nord après l'ouverture du canal Seine-Nord Europe, dépend essentiellement d'arbitrages des opérateurs en fonction du marché mondial, et a priori peu des variations dans la disponibilité physique locale, il n'en va pas de même pour les matériaux de construction. Les quantités de matériaux de construction susceptibles d'être chargés sur la section faisant l'objet du présent projet dépendent de la vitesse d'exploitation des gisements faisant l'objet d'une autorisation en cours, des perspectives d'ouverture de nouveaux gisements sur la Bassée, à l'amont des exploitations actuelles (et donc notamment des schémas départementaux des carrières de Seine-et-Marne et de l'Aube : état actuel et perspectives de révisions), mais aussi de l'évolution des approvisionnements à partir de carrières de roche dure situées plus à l'est et des modalités de transport afférentes. En effet des installations de traitement implantées dans la Bassée sont d'ores et déjà approvisionnées à partir de ces carrières, le transport étant assuré par la route (avec transfert partiel sur la voie d'eau) ou par le rail (voies Flambou Montereau ouverte à cette fin).

Des impacts significatifs ont découlé des aménagements réalisés dans les années 1970 (recinement des méandres) à l'aval de l'écluse de la Grande Bosse (et donc à l'aval immédiat de la section concernée par le présent projet). Cela a entraîné un abaissement sensible de la ligne d'eau sur la Seine et une modification profonde du régime des eaux : perte de la capacité tampon du lit majeur et disparition des inondations dans la partie aval de la plaine de la Bassée, avec des répercussions sur la propagation des crues à l'aval ; impacts de la disparition des inondations sur les milieux et les espèces ; isolement des méandres recinçés, des bras morts et des noues ; disparition des frayères à brochet ; érosion des berges, ... Dans le présent projet, VNF affirme sa volonté de tirer les enseignements de ces problèmes, et de proposer un aménagement plus respectueux de l'environnement. L'Ae recommande de présenter, dans l'étude d'impact du projet, les conséquences des aménagements de la section Mars-La-Grande-Bosse, dans la perspective d'éviter à nouveau de tels impacts négatifs sur les milieux et les habitats.

Dans la même zone de la Bassée, « Les Grands Lacs de Seine » (ou IIBRBS)¹² prévoient d'aménager la plaine alluviale de la Bassée, en aval de Bray-sur-Seine, au droit du chenal à grand gabarit situé entre Marolles et La Grande Bosse qui a suscité les problèmes mentionnés ci-dessus. Il s'agirait de créer des ouvrages de stockage (casiers) des eaux de crue de la Seine et protéger ainsi l'agglomération parisienne contre des crues concomitantes de la Seine et de l'Yonne. Ce projet se situe pour sa plus grande part à l'aval immédiat de la zone concernée par le projet de VNF, mais la partie (concernée par le présent projet) de la Seine située entre l'écluse de la Grande Bosse et Bray-sur-Seine serait « encadrée » par la création des casiers 1, 2, (au nord), et 6 (au sud). La question des impacts cumulés des projets de VNF et de l'IIBRBS, notamment en matière hydraulique et de biodiversité, est identifiée. Les deux projets feront l'objet de deux débats publics simultanés et coordonnés, à partir de mi-novembre 2011.

Pour promouvoir une bonne coordination inter-services et examiner les interférences possibles entre le projet de VNF et le projet porté par l'IIBRBS, un comité de pilotage des projets d'aménagement

12. « Les Grands Lacs de Seine » (dont le nom officiel est « Institution interdépartementale des barrages-réservoirs du bassin de la Seine », ou IIBRBS) est un établissement public interdépartemental qui regroupe Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Cet établissement a une double mission : a) soutenir l'étalement pour maintenir les débits de la Seine et de ses affluents ; b) lutter contre le risque lié aux inondations dans le bassin de la Seine en créant des crues. Pour remplir ces deux missions, l'IIBRBS exploite 4 ouvrages situés en dérivation de la Seine, de la Marne, de l'Aube et de l'Yonne, capables de retenir plus de 800 millions de m³ d'eau. En complément de ces 2 missions historiques, l'IIBRBS veut s'engager dans une action de réduction de la vulnérabilité, et dans la réalisation d'un « Se » ouvrage sur le site de la Bassée d'une capacité d'environ 55,5 millions de m³. L'IIBRBS a été reconnu le 7 février 2011 en tant qu'établissement public territorial de bassin (EPTB) au titre de la Seine-Amont.
Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 8 sur 25



Note de cadrage de l'autorité environnementale

de la Seine a été mis en place en 2009, sous la présidence du préfet coordinateur de bassin ; il a tenu 3 réunions. Le comité technique (présidé par Pierre Verdeaux) qu'il a suscité, a tenu près d'une dizaine de réunions. Les principaux enjeux identifiés durant ces réunions concernent le transport fluvial, les inondations, l'exploitation des granulats, la biodiversité, la ressource en eau potable, et les perspectives de développement touristique de la zone. Par ailleurs VNF a tenu, en 2010, 8 réunions publiques de concertation (cibées en fonction des types d'acteurs concernés), et mis en place un site d'information à Bray-sur-Seine. **Pour la bonne information du public, l'AE recommande de :**

- joindre à l'étude d'impact les comptes-rendus des réunions du comité de pilotage et la synthèse des travaux du comité technique ;
- répertier plus précisément les enjeux identifiés par les acteurs associés aux réunions (comité de pilotage, comité technique et réunions publiques de VNF, débat public), et s'assurer que l'étude d'impact en tienne compte.

3 La procédure

3.1 Les fondements de la procédure

VNF a souhaité bénéficier d'un cadrage préalable avant le débat public, selon une procédure explicite à l'alinéa suivant. L'AE rappelle qu'après le débat public, au cas où VNF poursuivrait son projet et retiendrait l'un des cinq scénarii (éventuellement modifié), il lui serait possible de solliciter du DGITM un nouveau cadrage ; l'AE serait une nouvelle fois sollicitée et son avis prendrait en compte les éléments nouveaux, notamment ceux issus du débat public. En tout état de cause, l'AE donnerait également un avis sur l'étude d'impact du projet, avant l'enquête publique, après avoir pris en compte le rapport de la commission particulière du débat public, le bilan de la commission nationale du débat public, ainsi que la prise de position de VNF postérieure au débat public.

Le cadrage préalable que doit effectuer la DGITM, conformément à l'article R.122-2¹³ et 4 du code de l'environnement, porte sur l'étude d'impact du projet de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine¹⁴ (77) et Nogent-sur-Seine (10). VNF a sollicité auprès du DGITM un cadrage préalable, à l'amont du débat public, et constitué à cette fin un dossier présentant l'état d'avancement du projet (y compris une possible alternative ferroviaire) et de son évaluation environnementale, ainsi que les développements envisagés. Ce dossier ne comprend pas de questions posées au DGITM sur le contenu à donner à l'étude d'impact, et auxquelles il pourrait être répondu par le cadrage. Le DGITM a consulté l'AE du CGEDD, en application de l'article 5 de la directive « projets » 85/337/CEE (rappelé par la circulaire du 3 septembre 2009 relative à la préparation de l'avis de l'autorité environnementale).

Le dossier transmis par VNF ne correspond pas à un projet de cahier des charges de l'étude d'impact et n'est pas non plus accompagné de questions précises. Dans sa saisine, la DGITM n'a pas transmis d'analyse par ses soins du dossier de VNF ni de projet de cahier des charges pour l'étude d'impact, ni identifié de questions pour lesquelles elle souhaiterait connaître l'avis de l'AE.

13 Ce dispositif est appelé à évoluer lorsque l'article L. 122-1-2 du code de l'environnement sera applicable : « Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente pour prendre la décision rend un avis sur le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact. Cet avis (...) indique ainsi notamment le degré de précision des informations que doit contenir l'étude d'impact ainsi que les zonages, schémas et inventaires relatifs au lieu du projet. L'autorité compétente pour prendre la décision consulte l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. »

14 Article R. 122-2 du code de l'environnement : « Le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage peut obtenir de l'autorité compétente pour autoriser ou approuver le projet de lui préciser les informations qui devront figurer dans l'étude d'impact. Les précisions apportées par l'autorité compétente n'empêchent pas celle-ci de faire, le cas échéant, compléter le dossier de demande d'autorisation ou d'approuver et ne préjugent pas de la décision qui sera prise à l'issue de la procédure d'instruction. »

15 ou plus exactement l'écluse de la Grande Bosse un peu à l'aval de Bray-sur-Seine
Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

recommande d'intégrer dans l'étude d'impact l'évaluation des incidences Natura 2000, selon les modalités prévues à l'article R.414-23 du code de l'environnement, et de ne pas prendre l'option d'un document indépendant joint au dossier d'enquête publique.

Compte tenu des enjeux liés à la Bassée, des espèces protégées qui seront affectées par le projet et de la nécessité pour VNF d'obtenir une dérogation au régime de protection des espèces (article L.411-2 du code de l'environnement), après avis du Conseil national de protection de la nature (CNPN), l'AE recommande de solliciter du CNPN, le plus à l'amont possible, des orientations pour l'élaboration de son dossier et des mesures compensatoires afférentes¹⁵.

L'article L.122-1-2 du code de l'environnement, dont l'entrée en vigueur est différée six mois après la publication de son décret d'application, précise que le cadrage préalable indique les zonages, schémas et inventaires relatifs au lieu du projet. L'AE recommande à la DGITM d'appliquer cette disposition par anticipation et de solliciter à cette fin des contributions coordonnées de la DRIEE d'Ile-de-France et de la DREAL de Champagne-Ardenne : toutes les dispositions de ce décret seront en effet très vraisemblablement applicables lors de la publication de l'étude d'impact du projet.

L'AE recommande également à la DGITM d'inviter la DRIEE et la DREAL concernées à communiquer à VNF la liste des autres projets connus à prendre en compte dans l'étude d'impact¹⁶. L'AE recommande que cet inventaire porte à la fois sur les projets situés dans l'aire d'étude mais aussi sur ceux situés à l'extérieur et pouvant avoir une incidence dans celle-ci.

L'AE rappelle que le projet doit notamment intégrer le devenir des déblais (de 625 000 à 3 200 000 m³ selon le scénario retenu), les aires de chantier et les accès créés pour la réalisation des travaux, ainsi que les travaux relatifs à la transmission indispensable d'informations le long d'un canal à grand gabarit (liaison hertzienne avec des pylônes ou fibre optique dans la voie d'eau).

L'AE invite la DGITM à appeler l'attention de VNF sur l'enjeu d'identifier rapidement les autres travaux qui pourraient être considérés comme fonctionnellement liés et qui devraient donc être pris en compte dans l'étude d'impact du présent projet, quel que soit le maître d'ouvrage. Sans préjudice d'autres projets à examiner dans leur lien fonctionnel avec le projet de mise à grand gabarit, cela pourrait concerner, par exemple, la réallocation et le développement du port de Bray-sur-Seine¹⁷, l'extension envisagée du port public de Nogent-sur-Seine pour le vrac, ... Il est à noter que certains projets récemment réalisés ou annoncés semblent anticiper la mise à grand gabarit. Le caractère fonctionnellement lié doit être examiné de façon globale : est-il possible de justifier la mise à grand gabarit sans modification des infrastructures portuaires¹⁸ ? Est-il possible de justifier les modifications d'infrastructures portuaires sans la mise à grand gabarit ? L'AE recommande à VNF de définir le plus rapidement possible le programme¹⁹ auquel appartient son projet, et à cet effet d'effets préjudiciables pour l'intégrité de ce site. Il en est ainsi lorsqu'il ne subsiste aucun doute raisonnable d'un point de vue scientifique quant à l'absence de tels effets (voir, par analogie, arrêt du 9 septembre 2003, Monsanto Agricoltura Italia s.a., C.236/01, non encore publié au Recueil, points 106 et 113).

19 Afin notamment de les articuler le plus à l'amont possible avec le reste des mesures compensatoires du projet (celles qui ne sont pas justifiées par la destruction d'espèces protégées ou de leurs habitats)

20 Selon le projet de décret soumis au conseil d'Etat, il s'agirait des projets qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :
- ont fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R. 214-6 (« loi sur l'eau ») et d'une enquête publique ;
- ont fait l'objet d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté au titre des articles R. 214-6 à R. 214-31 mentionnant un délai et devenu caduc, ceux, dont la décision d'autorisation, d'approubation ou d'exécution est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage.

21 Le projet annoncé du nouveau port de Bray-sur-Seine, géré par « Ports de Paris », justifié notamment par les perspectives de mise à grand gabarit, semble a priori pouvoir être analysé comme fonctionnellement lié au projet de VNF, et devrait donc faire l'objet soit d'une intégration de ses impacts dans l'étude d'impact de VNF, soit faire l'objet d'une appréciation de ses impacts, en fonction du calendrier respectif de réalisation des deux projets.

22 Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement
Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

L'AE rappelle que le guide de la Commission européenne de juin 2001¹⁶, portant sur le cadrage préalable, accessible sur le site Internet de la Commission, envisage, dans sa partie B, deux cas de figure :

- soit le maître d'ouvrage prépare lui-même un projet de cadrage qu'il soumet à l'Autorité compétente (pour approuver le projet), cette dernière devant alors demander son avis à l'Autorité environnementale avant de statuer sur le projet du maître d'ouvrage ;
- soit le maître d'ouvrage demande un cadrage préalable à l'Autorité compétente (pour approuver le projet) ; cette dernière prépare alors un projet de cadrage sur lequel l'Autorité environnementale donne un avis avant que l'Autorité compétente ne finalise le cadrage préalable et ne le porte à la connaissance du maître d'ouvrage.

L'AE note que la présente saisine de demande de cadrage préalable du projet de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ne relève d'aucune de ces deux logiques. En l'absence de projet de cadrage rédigé soit par le maître d'ouvrage, soit par l'Autorité compétente (DGITM), il lui est implicitement demandé de rédiger elle-même un projet de cadrage, et non un avis. Compte tenu des enjeux liés à ce projet et à la zone de la Bassée, d'une demande se situant à l'amont d'un débat public, et de l'importance de l'approche des effets cumulés entre le projet de VNF et celui de l'IIBRBS, l'AE a néanmoins accepté de rédiger elle-même une contribution détaillée au cadrage préalable. Après le projet du Grand Paris, pour lequel cette procédure était explicitement prévue par la loi, il s'agit du second dossier pour lequel l'AE est sollicitée avant un débat public.

Parallèlement à la présente demande de cadrage préalable, le préfet de la région Ile-de-France, préfet de bassin a été saisi d'une demande de cadrage préalable par l'IIBRBS pour son projet d'aménagement de la Bassée, la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE) d'Ile-de-France assistant le préfet de région dans ses fonctions d'autorité environnementale pour les projets des collectivités territoriales et de leurs groupements en région Ile-de-France. L'AE et la DRIEE d'Ile-de-France se sont coordonnés pour que les avis sur les deux cadrages préalables soient cohérents et bien articulés, notamment au regard de l'enjeu des effets cumulés.

Les deux projets feront chacun l'objet d'un débat public parallèle et articulé, durant la même période allant de la mi-novembre 2011 à la mi-février 2012. VNF a souhaité que le cadrage demandé à la DGITM soit disponible durant le débat public concernant son projet.

3.2 Périmètres du cadrage et de l'étude d'impact

L'AE rappelle que VNF est astreint à respecter l'intégralité des dispositions de l'article R.122-3 du code de l'environnement, qui définit le contenu d'une étude d'impact, y compris les dispositions de son II 6¹⁷, puisqu'un canal est une infrastructure de transport. Pour ce dernier point, l'AE rappelle qu'il convient de prendre en compte à la fois la phase de réalisation du chantier et le fonctionnement de l'infrastructure.

Compte tenu de l'enjeu très important dans cette zone des sites Natura 2000 et du haut niveau de protection des espèces et des habitats naturels qui ont justifié la désignation de ces sites¹⁸, l'AE

16 Guide de l'Evaluation des Incidences sur l'Environnement (EIE), délimitation du champ de l'évaluation : seule la version anglaise de ce guide fait foi.

17 « Pour les infrastructures de transport, l'étude d'impact comprend en outre une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter. »

18 Jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes (grande chambre, affaire C-127/02, 7 septembre 2004), au point 59 de son arrêt « Waddenzee » : « Ainsi, aux termes de l'article 6, paragraphe 3, de la directive habitats, les autorités nationales compétentes, compte tenu des conclusions de l'évaluation appropriée des incidences de la pêche mécanique à la coque sur le site concerné au regard des objectifs de conservation de ce dernier, n'autorisent une telle activité qu'à la condition qu'elles aient acquis la certitude qu'elle est dépourvue de contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10) »

d'identifier le plus précocement possible les travaux fonctionnellement liés au projet, quel que soit le maître d'ouvrage.

L'AE note que, dans le dossier qui lui a été communiqué, ne figure aucune information sur les modalités pratiques du chantier. Dès lors le présent avis n'abordera pas cet aspect important d'une étude d'impact et qui, dans le cas présent, aura un impact vraisemblablement fort.

Dans la suite du présent avis, l'AE se limitera aux points pour lesquels un enjeu particulier semble pouvoir être identifié dans l'état actuel du dossier communiqué par VNF, des informations complémentaires données oralement aux rapporteurs et des contributions reçues, ainsi qu'au vu de la visite des lieux effectuée par les rapporteurs.

4 Enjeux et problèmes méthodologiques

Ce projet, situé dans la plaine alluviale de la Bassée, affecte une zone humide reconnue nationalement et communautairement¹⁹ pour son grand intérêt écologique. Les modules hydrauliques actuels, même les plus performants, ont des difficultés à rendre compte des écoulements au travers d'une plaine alluviale telle que la Bassée, compte tenu notamment de l'importance des écoulements hors lit mineur (rôle joué par la nappe alluviales et par les noues). La complexité des écoulements peut ainsi conduire à ce que le débit mesuré à l'aval sur la Seine soit parfois inférieur au débit mesuré à l'amont.

L'AE prend note de l'importance des études menées par VNF avant le débat public, et de leur relatif degré de précision, significativement plus élevé que ce qui est ordinairement constaté au stade de l'identification des variantes. Cette option est logiquement justifiée par :

- la sensibilité et la complexité du milieu ;
- l'historique du dossier et les problèmes soulevés par l'enquête publique de 1980 ;
- les conséquences à tirer des problèmes issus du type d'aménagement de la section Marolles-La Grande Bosse ;
- la nécessité de prendre en compte, le plus à l'amont possible, les effets cumulés avec le projet de l'IIBRBS.

Le dossier de VNF présente cinq scénarii et évoque une alternative ferroviaire. Mais en réalité, parmi les 5 scénarii de VNF, seuls trois semblent mériter l'attention du public et devoir faire l'objet d'investigations plus complètes en matière d'impacts de toutes natures. En effet le scénario 4, correspondant à des bateaux automoteurs de 3000 tonnes et 135 m de long, est rapidement écarté par VNF, en raison de son « inopérabilité » (cf. son incompatibilité avec les contraintes de traversée de Paris, compte tenu des îles et des rayons de courbures du chenal). Par ailleurs, selon d'autres documents communiqués ultérieurement aux rapporteurs, le scénario 2 semble poser de sérieux problèmes socio-économiques, avec un taux interne de rentabilité insuffisant et une valeur actualisée nette²⁰ négative. L'AE prend également note que l'option 1 supposerait la fermeture durant plusieurs mois du canal de Beaulieu, posant alors des problèmes de report temporaire du trafic sur la route, tout en recommandant d'étudier une organisation du chantier de nature à réduire ce site duré²¹. L'AE recommande de limiter l'examen des impacts des scénarii envisagés aux seuls scénarii 1, 3 et 5, et de rappeler seulement pour mémoire les scénarii 2 et 4.

Le dossier communiqué par VNF fait état d'une alternative ferroviaire envisageable, en cours d'étude à la demande de la DGITM, tutelle de VNF et de RFF. Le dossier reçu par l'AE est particulièrement insuffisant sur ce point. Les éléments complémentaires recueillis par les rapporteurs font apparaître que la réactivation de la ligne de Flambou à Montereau, inscrite au contrat de projet Etat-Région Ile-de-France 2007-2013 pour un montant d'environ 17 M euros (valeur actuelle), est

23 Cf. la désignation de sites Natura 2000, au titre de la directive Oiseaux de 1979 et de la directive Habitats, fame, flore de 1992

24 Bénéfice que retire la collectivité du projet.

25 Estimée par extrapolation de la durée d'un chantier d'une ampleur significativement moindre.
Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)



Note de cadrage de l'autorité environnementale

ou sera très prochainement effective²⁶, et que le principal inconvénient identifié pour un développement du trafic est la nuisance sonore, réelle et/ou perçue²⁷.

La capacité maximale de la ligne (à voie unique) selon ses nouvelles caractéristiques serait de l'ordre de 3 Mt/an de granulats (18 trains par jour : 9 trains pleins de 1 300 t par jour sur 250 jours repartant à vide). De tels trains circulant entre les carrières de la Haute-Marne et les sites de traitement de l'aval de la Bassée transitaient jusqu'alors par la Grande Ceinture. La réouverture de la ligne dégageait une marge de capacité sur les axes Paris-Bâle, la Grande Ceinture (entre Le Bourget et Villeneuve-Saint-Georges) et Paris-Lyon-Marseille qui sont saturés et ne permettent pas de répondre aux demandes de transport combiné sur l'itinéraire Le Havre-Sucy-Bonneuil-Valenton, parallèle à la Seine. Cette alternative à la Grande Ceinture profiterait ainsi au trafic origine-destination Ile-de-France et au démarrage de l'autoroute ferroviaire Lille-Hendaye en 2012.

Mais l'état des informations figurant dans le dossier sur cette ligne ferroviaire ne permet pas d'évaluer le degré de satisfaction des chargeurs que l'alternative ferroviaire permettrait d'atteindre, selon les différents niveaux d'investissement envisagés, par rapport aux estimations d'évolution du trafic présentées par VNF selon ses différents scénarios pour la voie d'eau. Certains éléments communiqués aux rapporteurs laissent penser qu'il pourrait y avoir une certaine complémentarité entre les deux projets :

- il est fait état d'approvisionnement des industriels de la Bassée depuis des carrières de l'Est de la France, que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale ne satisfait que si les opérateurs concernés trouvaient intérêt à effectuer un transbordement de la route vers le fluvial à Nogent ou à Bray ;
- plusieurs producteurs de granulats de la Bassée pourraient a priori envisager une expédition de leurs produits destinés à l'agglomération parisienne non seulement par la Seine, mais aussi par le rail. Il pourrait en aller de même des céréales et autres produits agricoles, et d'autres marchandises.

L'Ae recommande à la DGITM, tutelle de VNF et de RFF, de finaliser le cahier des charge des expertises à mener conjointement par RFF et VNF afin d'éclairer la décision publique en tenant compte des perspectives d'évolution de la demande de transports, notamment en granulats, selon les différents scénarios de développement des deux infrastructures parallèles, fluviale et ferroviaire.

L'Ae a pris connaissance de la méthodologie originale de cumul des enjeux, ventilés en cinq classes, retenue par VNF pour élaborer une carte synthétique permettant d'identifier les zones les plus sensibles et les zones les moins sensibles. En première analyse, la grille de pondération utilisée, si elle permet bien de mettre en évidence les enjeux exceptionnels qui doivent impérativement conduire VNF à rechercher des solutions d'évitement, ne semble a priori pas en mesure de rendre compte de situations dans lesquelles, par exemple, deux enjeux importants, sans être exceptionnels, sont présents. S'agissant d'une analyse multicritères nécessairement sensible à la pondération accordée à chacune des classes, **L'Ae recommande :**

- de mieux justifier cette méthode et de montrer l'utilisation qui en a été faite dans des cas similaires,
- d'en tester les conclusions cartographiques avec un groupe de bons experts généralistes de cette zone ;
- d'envisager, en complément, le recours à d'autres méthodes d'analyse multicritères pour identifier les enjeux pour le scénario qui sera retenu.

26 La section entre Courcelles et Montereau a été rouverte en 2008 permettant d'approvisionner à partir de la Haute-Marne une centrale de traitement de granulats de la Bassée

27 Des engagements ont été pris de progression graduée du trafic jusqu'à 18 trains par jour en fonction des équipements de la voie et des protections phoniques mises en place.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

Compte tenu des enjeux liés à la continuité écologique, du cadre de l'élaboration des schémas régionaux de cohérence écologique d'Ile-de-France et de Champagne-Ardenne, et de l'état d'avancement des réflexions nationales²⁸ portant sur les listes d'espaces sensibles à la fragmentation et dont la préservation est un enjeu pour la cohérence nationale de la trame verte et bleue (TVB), mais aussi des voies de migration pour l'avifaune d'importance nationale, **L'Ae recommande de préciser, dans l'état initial, le statut local²⁹ des espèces pour lesquelles il conviendra ultérieurement d'examiner plus particulièrement au titre de la trame verte et bleue, les impacts du projet (seul ou localement en cumul avec le projet mené par l'IBRRS) en terme d'entraves au bon état des populations dans le réservoir de biodiversité que constitue la Bassée et/ou à la continuité écologique tant à l'intérieur de la Bassée que vers l'extérieur.**

L'analyse des enjeux conduite par VNF considère que les objectifs par masse d'eau³⁰ du SDAGE ne sont pas discriminants sur l'aire d'étude, l'atteinte du bon état étant prévue pour toutes les masses d'eau. Cette analyse paraît réduite. **L'Ae recommande que l'étude d'impact présente outre les objectifs du SDAGE par masse d'eau, les paramètres dépassant ainsi que les dispositions pertinentes du SDAGE et du Programme de mesure et d'articulation du projet avec ces dispositions.**

Durant leur visite du site, les rapporteurs ont constaté la présence de vannages le long du tracé, laissant a priori supposer une gestion hydraulique complexe et des droits et pratiques qu'il conviendra de préciser en concertance. **L'Ae recommande d'identifier précisément les liaisons hydrauliques régulières par des vannes dans la Bassée, afin de pouvoir apprécier ultérieurement les conséquences du projet pour les terrains dont le niveau d'eau dépend de ces vannages.**

Concernant l'eau et les vases, les impacts possibles de remontées de la ligne d'eau, de submersions éventuellement plus fréquentes et du dépôt des boues de dragage conduisent l'Ae à identifier un enjeu particulier dans la qualité des eaux superficielles et des vases. **L'Ae recommande d'analyser la qualité physico-chimique des eaux de surface et des vases dans la section du projet.**

Les rapporteurs ont également constaté dans des sections impactées par l'une ou l'autre des variantes du projet, la présence d'habitats permanents ou de loisirs, soit implantés sur la berge, soit desservies par le chemin de berge. **L'Ae recommande que l'état des lieux procède à une analyse quantitative et qualitative de ces types d'habitats.**

5.2 Les scénarii variantes et les scénarii de référence

Un projet a été conçu en 1980, puis abandonné, compte tenu notamment de ses impacts prévisibles. Il n'est pas rappelé dans le dossier préparé par VNF, alors même que l'approche de VNF vise à tirer les enseignements découlant de cette option rejetée. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'étude d'impact rappelle les caractéristiques fonctionnelles et les impacts potentiels de ce projet de 1980, selon une forme comparable avec celle des 5 scénarii présentés.**

Il apparaît que le niveau de trafic dépend des conditions d'exploitation de la voie d'eau, et notamment des horaires d'ouverture au trafic et d'un éventuel péage. Il est précisé, que dans un souci de faciliter les comparaisons, toutes les conditions d'exploitation ont été alignées sur celles d'une voie à grand gabarit, sans que VNF n'envisage cependant des modalités identiques des différents scénarii. **L'Ae recommande que les conditions d'exploitation opérationnelle pratiques (horaires d'ouverture au trafic, péage) actuelle, du scénario de référence sans travaux et des**

31 Cf. les annexes techniques au document intitulé « Trame verte et bleue. Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » (version de septembre 2011).

32 A ne pas prendre présentement comme un statut juridique au regard du code de l'environnement, mais comme une appréciation globale intégrant la capacité des espèces concernées à effectuer leur cycle biologique et l'état de conservation des populations.

33 Nappe souterraine des alluvions de la Bassée (objectif de bon état en 2015, paramètres déclassants : nitrates et pesticides) ; Seine de la confluence de l'Aube à celle de la Voulzie (objectif de bon état en 2027, paramètres chimiques déclassants)

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

5 Eléments de cadrage pour l'étude d'impact

5.1 L'état initial

La Bassée est la dernière zone naturelle relativement « sauvage » de la moyenne vallée de la Seine, et une zone humide connue au niveau national, voire au-delà. L'étude d'impact se doit d'apprécier l'ensemble des impacts³⁰ du projet lui-même, mais aussi de donner au public la capacité à apprécier la nature et la gravité, voire l'irréversibilité de ces impacts au regard du caractère de la Bassée. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter les caractéristiques et spécificités de la Bassée au regard des espaces de grande taille encore « sauvages » des régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne, mais aussi plus généralement des grandes zones humides françaises, voire européennes .**

Le dossier communiqué par VNF montre l'état d'avancement de ses prospections et réflexions sur une zone d'étude, dont les limites, insuffisamment justifiées techniquement dans le dossier³¹, sont parfois très proches du cours actuel de la Seine. Certaines prospections de terrain n'ont été conduites que dans un périmètre plus resserré autour de la voie fluviale. Les interférences avec la nappe du Champigny (sur le plateau de Brie, qui domine la vallée), très fortement exploitée, ne semblent pas avoir été retenues pour délimiter la zone d'étude. **L'Ae recommande de justifier la délimitation de la zone d'étude et des zones de prospection par un raisonnement prenant en compte tous les effets pressentis.**

Le projet est présenté comme devant améliorer, selon 5 scénarii, les conditions de navigation à l'amont de l'écluse de la Grande Bosse. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'étude d'impact présente, dans l'état initial, les difficultés ou obstacles à la navigation en les hiérarchisant et en les localisant, de sorte que le lecteur comprenne ensuite les effets des interventions envisagées selon les différents scénarii.**

Des aménagements récents ont été réalisés, notamment dans le cadre de contrats de projets Etat-Région pour améliorer la circulation sur la Seine et sur le canal de Beaulieu (réfection sur les barrages et les écluses, modernisation de la signalisation). **L'Ae recommande que ces aménagements soient présentés dans l'étude d'impact en précisant leur prise en compte ou non dans les différentes études, notamment socioéconomiques, conduites par VNF.**

Compte tenu de l'enjeu lié aux conséquences des modifications hydrauliques sur le fonctionnement de certains sols sensibles (cf. notamment les sols tourbeux et les pseudogleys³²) et sur les associations végétales qu'ils génèrent, **L'Ae recommande d'effectuer une cartographie des sols, en identifiant notamment les caractéristiques qu'il est nécessaire de prendre en compte dans le fonctionnement des modèles hydrologiques et hydrauliques utilisés, et dans l'évaluation de la pérennité des associations végétales impactées.**

Compte tenu de la très grande richesse faunistique de cette zone, **L'Ae recommande de :**

- compléter les inventaires déjà effectués par la prise en compte des espèces animales et de leurs déplacements, pour ce qui concerne au moins les grands et petits mammifères (dont les chiroptères), les amphibiens, les odonates et les lépidoptères spécifiques des zones humides ;
- réaliser les travaux d'inventaire de la faune aquatique, notamment piscicole, ainsi que des frayères et des zones de nourrissage de la section concernée de la Seine et de son réseau hydrographique en communication immédiate, y compris les méandres coupés et les noues.

28 Annexe IV de la directive du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (85/337/CEE) : « Cette description devrait porter sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. »

29 VNF dispose de cahiers des charges imposés à ses prestataires, qu'il lui appartient de justifier.

30 Horizon d'un sol à faible profondeur, caractérisé par des teintes gris à beige, avec de nombreuses taches rouille ou rouges, en liaison avec la présence d'une nappe d'eau temporaire.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

5 Eléments de cadrage pour l'étude d'impact

5.1 L'état initial

La Bassée est la dernière zone naturelle relativement « sauvage » de la moyenne vallée de la Seine, et une zone humide connue au niveau national, voire au-delà. L'étude d'impact se doit d'apprécier l'ensemble des impacts³⁰ du projet lui-même, mais aussi de donner au public la capacité à apprécier la nature et la gravité, voire l'irréversibilité de ces impacts au regard du caractère de la Bassée. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de présenter les caractéristiques et spécificités de la Bassée au regard des espaces de grande taille encore « sauvages » des régions Ile-de-France et Champagne-Ardenne, mais aussi plus généralement des grandes zones humides françaises, voire européennes .**

Le dossier communiqué par VNF montre l'état d'avancement de ses prospections et réflexions sur une zone d'étude, dont les limites, insuffisamment justifiées techniquement dans le dossier³¹, sont parfois très proches du cours actuel de la Seine. Certaines prospections de terrain n'ont été conduites que dans un périmètre plus resserré autour de la voie fluviale. Les interférences avec la nappe du Champigny (sur le plateau de Brie, qui domine la vallée), très fortement exploitée, ne semblent pas avoir été retenues pour délimiter la zone d'étude. **L'Ae recommande de justifier la délimitation de la zone d'étude et des zones de prospection par un raisonnement prenant en compte tous les effets pressentis.**

Le projet est présenté comme devant améliorer, selon 5 scénarii, les conditions de navigation à l'amont de l'écluse de la Grande Bosse. **Pour la bonne information du public, l'Ae recommande que l'étude d'impact présente, dans l'état initial, les difficultés ou obstacles à la navigation en les hiérarchisant et en les localisant, de sorte que le lecteur comprenne ensuite les effets des interventions envisagées selon les différents scénarii.**

Des aménagements récents ont été réalisés, notamment dans le cadre de contrats de projets Etat-Région pour améliorer la circulation sur la Seine et sur le canal de Beaulieu (réfection sur les barrages et les écluses, modernisation de la signalisation). **L'Ae recommande que ces aménagements soient présentés dans l'étude d'impact en précisant leur prise en compte ou non dans les différentes études, notamment socioéconomiques, conduites par VNF.**

Compte tenu de l'enjeu lié aux conséquences des modifications hydrauliques sur le fonctionnement de certains sols sensibles (cf. notamment les sols tourbeux et les pseudogleys³²) et sur les associations végétales qu'ils génèrent, **L'Ae recommande d'effectuer une cartographie des sols, en identifiant notamment les caractéristiques qu'il est nécessaire de prendre en compte dans le fonctionnement des modèles hydrologiques et hydrauliques utilisés, et dans l'évaluation de la pérennité des associations végétales impactées.**

Compte tenu de la très grande richesse faunistique de cette zone, **L'Ae recommande de :**

- compléter les inventaires déjà effectués par la prise en compte des espèces animales et de leurs déplacements, pour ce qui concerne au moins les grands et petits mammifères (dont les chiroptères), les amphibiens, les odonates et les lépidoptères spécifiques des zones humides ;
- réaliser les travaux d'inventaire de la faune aquatique, notamment piscicole, ainsi que des frayères et des zones de nourrissage de la section concernée de la Seine et de son réseau hydrographique en communication immédiate, y compris les méandres coupés et les noues.

28 Annexe IV de la directive du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (85/337/CEE) : « Cette description devrait porter sur les effets directs et, le cas échéant, sur les effets indirects secondaires, cumulatifs, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet. »

29 VNF dispose de cahiers des charges imposés à ses prestataires, qu'il lui appartient de justifier.

30 Horizon d'un sol à faible profondeur, caractérisé par des teintes gris à beige, avec de nombreuses taches rouille ou rouges, en liaison avec la présence d'une nappe d'eau temporaire.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)



Note de cadrage de l'autorité environnementale

Compte tenu des enjeux liés à la continuité écologique, du cadre de l'élaboration des schémas régionaux de cohérence écologique d'Ile-de-France et de Champagne-Ardenne, et de l'état d'avancement des réflexions nationales³¹ portant sur les listes d'espaces sensibles à la fragmentation et dont la préservation est un enjeu pour la cohérence nationale de la trame verte et bleue (TVB), mais aussi des voies de migration pour l'avifaune d'importance nationale, **L'Ae recommande de préciser, dans l'état initial, le statut local³² des espèces pour lesquelles il conviendra ultérieurement d'examiner plus particulièrement au titre de la trame verte et bleue, les impacts du projet (seul ou localement en cumul avec le projet mené par l'IBRRS) en terme d'intrants ou au état des populations dans le réservoir de biodiversité que constitue la Bassée et/ou à la continuité écologique tant à l'intérieur de la Bassée que vers l'extérieur.**

L'analyse des enjeux conduite par VNF considère que les objectifs par masse d'eau³³ du SDAGE ne sont pas discriminants sur l'aire d'étude, l'atteinte du bon état étant prévue pour toutes les masses d'eau. Cette analyse paraît réduite. **L'Ae recommande que l'étude d'impact présente outre les objectifs du SDAGE par masse d'eau, les paramètres déclassants ainsi que les dispositions pertinentes du SDAGE et du Programme de mesure et l'articulation du projet avec ces dispositions.**

Durant leur visite du site, les rapporteurs ont constaté la présence de vannages le long du tracé, laissant a priori supposer une gestion hydraulique complexe et des droits et pratiques qu'il conviendra de prendre en compte dans le projet. **L'Ae recommande d'identifier toutes les liaisons hydrauliques régulières par des vannes dans la Bassée, afin de pouvoir apprécier ultérieurement les conséquences du projet pour les terrains dont le niveau d'eau dépend de ces vannages.**

Concernant l'eau et les vases, les impacts possibles de remontées de la ligne d'eau, de submersions éventuellement plus fréquentes et du dépôt des boues de dragage conduisent l'Ae à identifier un enjeu particulier dans la qualité des eaux superficielles et des vases. **L'Ae recommande d'analyser la qualité physico-chimique des eaux de surface et des vases dans la section du projet.**

Les rapporteurs ont également constaté dans des sections impactées par l'une ou l'autre des variantes du projet, la présence d'habitats permanents ou de loisirs, soit implantés sur la berge, soit desservies par le chemin de halage. **L'Ae recommande que l'état des lieux procède à une analyse quantitative et qualitative de ces types d'habitats.**

5.2 Les scénarii variantes et les scénarii de référence

Un projet a été conçu en 1980, puis abandonné, compte tenu notamment de ses impacts prévisibles. Il n'est pas rappelé dans le dossier préparé par VNF, alors même que l'approche de VNF vise à lier les enseignements découlant de cette option rejetée. **Pour la bonne information du public, L'Ae recommande que l'étude d'impact rappelle les caractéristiques fonctionnelles et les impacts potentiels de ce projet de 1980, selon une forme comparable avec celle des 5 scénarii présentés.**

Il apparaît que le niveau de trafic dépend des conditions d'exploitation de la voie d'eau, et notamment des horaires d'ouverture au trafic et d'un éventuel péage. Il est précisé, que dans un souci de faciliter les comparaisons, toutes les conditions d'exploitation ont été alignées sur celles d'une voie à grand gabarit, sans que VNF n'envisage cependant des modalités identiques des différents scénarii. **L'Ae recommande que les conditions d'exploitation opérationnelle pratiques (horaires d'ouverture au trafic, péage) actuelle, du scénario de référence sans travaux et des**

31 Cf. les annexes techniques au document intitulé « Trame verte et bleue, Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » (version de septembre 2011).

32 A ne pas prendre présentement comme un statut juridique au regard du code de l'environnement, mais comme une appréciation globale intégrant la capacité des espèces concernées à effectuer leur cycle biologique et l'état de conservation des populations.

33 Nappe souterraine des alluvions de la Bassée (objectif de bon état en 2015, paramètres déclassants : nitrates et pesticides) ; Seine de la confluence de l'Aube à celle de la Vouzize (objectif de bon état en 2027, paramètres chimiques déclassants)

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 15 sur 25

éventuelles possibilités de mieux prendre en compte les spécificités de cette zone dans les modèles utilisés ;

- **prendre toute précaution dans le rendu des modèles, pour privilégier les ordres de grandeur et mettre en évidence les problèmes pour lesquels il est difficile de statuer.**

Compte tenu des enjeux majeurs du prélèvement d'eau en nappe et en rivière, notamment des deux grands prises d'eau du CNPE de Nogent-sur-Seine (130 m³/an) et de la ville de Paris (11 M m³/an), **L'Ae recommande que l'étude d'impact apporte toute garantie sur les conséquences de l'aménagement retenu sur l'approvisionnement en situation d'étiage.**

La forte augmentation du débit de premier débordement, résultant de la canalisation de la rivière, est à noter. Dans tous les cas, l'augmentation du débit de premier débordement retranche des apports latéraux en volumes sur les terrains alentours. **L'Ae recommande d'étudier l'évolution du calendrier des débordements dans la plaine alluviale après les travaux projetés.**

La conformité du projet aux dispositions du SDAGE devra être établie. **Compte tenu de son impact sur l'hydromorphologie, L'Ae recommande que soit expertisée le besoin que ce projet soit inscrit dans le SDAGE comme projet d'intérêt général important au titre de la directive cadre sur l'eau (article 4.7 de la directive cadre sur l'eau et article R.212-7 du code de l'environnement)**

L'Ae recommande d'étudier les impacts du projet sur la qualité des eaux superficielles et sur la nappe alluviale (niveau et qualité des eaux), les effets en matière de rabattement de la nappe semblant marqués essentiellement au niveau de Bray³⁴.

Compte tenu du changement climatique et de ses conséquences pressenties localement en matière de phénomènes extrêmes, L'Ae recommande d'étudier les effets du projet en situation d'étiage plus sévère que les étiages observés dans le passé.

5.3 Les impacts sur la biodiversité

Les impacts sur la biodiversité découleront à la fois des travaux eux-mêmes qui détruiront une quantité plus ou moins importante d'écosystèmes terrestres et aquatiques (habitats naturels ou habitats d'espèces) intéressants, mais aussi très largement des effets indirects (induits) du projet qui peuvent affecter la fonctionnalité écologique de surfaces non touchées par les travaux, notamment par la modification du régime d'inondation et des niveaux d'eau. Certains éléments abordés dans les considérations relatives à l'état initial ont bien évidemment leur pendant dans l'identification des impacts, sans qu'il soit toujours nécessaire d'y revenir.

Dans l'état actuel du dossier, l'Ae note que les impacts directs du scénario 5, et dans une moindre mesure du scénario 3, sur les milieux naturels sont particulièrement élevés, sans que des mesures réductrices ou compensatoires (pas seulement au titre de la dérogation au régime de protection des espèces) ne se dessinent encore à la hauteur de ces impacts. Le scénario 1 soulève une question analogue pour la partie située entre Bray et l'entrée du canal de Beaulieu. Le dossier dont a été saisi l'Ae ne permet actuellement pas de justifier clairement de tels impacts par le niveau des bénéfices pour la collectivité³⁵, et pas seulement pour les acteurs économiques concernés. Ceci semble d'autant plus nécessaire que le bilan socio-économique prescrit au titre de la loi d'orientation des transports intérieurs n°82-1153 du 30 décembre 1982 ne prend pas en compte une valorisation économique de la biodiversité³⁶. **Compte tenu des impacts directs et induits sur la biodiversité, L'Ae recommande d'apporter un soin tout particulier à la justification du projet par le niveau des**

³⁵ « de compromis », « En dépit d'un certain nombre de difficultés (épisodes de calage parfois anciens, manque de certaines données), la qualité du calage est très satisfaisante... L'expertise contradictoire recommandée pourrait révéler soit d'une conférence de consensus en cas de divergences d'appréciation identifiées entre experts, soit d'une expertise indépendante engageant un organisme reconnu pour sa compétence (Cemagref ? PIREN Seine ?...) ».

36 Une vaste zone de rabattement de la nappe phréatique de plus de 5 cm a été identifiée au niveau de Bray-sur-Seine.

37 Emplois, valeur ajoutée, contribution valorisée à l'aménagement du territoire à différentes échelles géographiques.

38 Alors que certaines « externalités environnementales » (émissions de CO₂, bruit) sont prises en compte, et que les gains ou pertes de temps ont un poids très important dans les résultats.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 17 sur 25

différents scénarii soient présentés dans l'étude d'impact, avec leurs incidences sur les études socioéconomiques.

Le scénario 1 apporterait trois améliorations pour la navigation :

- La première sur la Seine avec un recalibrage du chenal à l'amont de l'écluse de la Grande Bosse, permettant aux bateaux de classe Va de remonter jusqu'à Bray ;
- La seconde sur la Seine entre Bray et l'entrée du canal de Beaulieu, avec des travaux en lit mineur (environ 10 000 m de linéaire de berges impactées, et 4,4 ha de remblais en lit mineur) pour améliorer la vitesse de progression des bateaux de classe IV ;
- La troisième sur le canal de Beaulieu permettant aux bateaux de classe IV (1000 tonnes, au lieu de 900 actuellement) de remonter, avec des zones de croisement, jusqu'à Nogent.

Ces trois éléments (avec leurs impacts respectifs), à tout le moins le premier et le troisième, semblent pouvoir être réalisés indépendamment les uns des autres. Par ailleurs, l'Ae n'a pas clairement perçu le caractère incontournable des terrassements importants annoncés en lit mineur entre Bray et l'entrée du canal de Nogent, justifiés par un gain limité à 100 tonnes par bateau. Le dossier dont l'Ae a eu communication ne permet pas d'écarter à ce stade la possibilité que des contraintes de navigation permettent à des bateaux de classe IV d'emprunter cette section intermédiaire. **L'Ae recommande :**

- **d'individualiser dans l'étude d'impact ces composantes du scénario 1, notamment dans les études socioéconomiques ;**
- **de mieux justifier le gain économique découlant des travaux envisagés entre Bray et l'entrée du canal de Beaulieu pour gagner 100 tonnes par bateau, eu égard notamment aux impacts environnementaux.**

Les scénarii sont présentés en mentionnant plusieurs indicateurs socio-économiques, notamment le TIR (taux interne de rentabilité) et le VAN (valeur actualisée nette). **L'Ae recommande de présenter également le coût prévisionnel en investissement et fonctionnement des différents scénarii (y compris les scénarii de référence et les scénarii de l'alternative ferroviaire).**

5.3 Les impacts permanents sur l'environnement

5.3.1 Les impacts sur l'eau

Dans un tel dossier, l'étude d'impact devra intégrer les incertitudes qui s'attachent à la validité des modèles hydrauliques dans une zone d'une très grande complexité en matière d'écoulement (cf. le point 2.2). Or ces modèles sont très importants d'une part pour évaluer les incidences sur les inondations à l'aval de la zone d'étude, mais aussi d'autre part pour apprécier les impacts induits du projet sur la ligne d'eau, sur le premier débit de débordement dans la zone d'étude et sur la fréquence du débordement dont dépendent les apports d'eau aux associations végétales dans la zone d'étude. Les réflexions conduites par VNF à un stade très amont du projet sont très intéressantes, dans la mesure où elles ambitionnent de traiter précoûteusement de questions majeures pour le fonctionnement hydraulique et écologique de la Bassée. L'Ae note que le comité de pilotage qui a suivi la réalisation des études n'en a pas contesté la pertinence, et que ces études ont été transmises au PIREN Seine³⁴. L'Ae estime que la confrontation entre d'une part les prévisions affichées avant le projet de mise à grand gabarit de la section Marolles-La Grande-Bosse et d'autre part les suivis effectués après aménagement pourrait probablement apporter des éléments intéressants et aider à caler le modèle. **Compte tenu de l'enjeu majeur de la modélisation hydraulique, L'Ae recommande de :**

- **soumettre à expertise contradictoire les caractéristiques du modèle retenu³⁵, et les**

34 Le PIREN-Seine est un groupement de recherche dont l'objectif est de développer, à partir de mesures de terrain et de modélisations, une vision d'ensemble du fonctionnement du système formé par le réseau hydrographique de la Seine, son bassin versant et la société humaine qui l'investit.

35 L'Ae ne dispose pas de la compétence nécessaire pour prendre position sur le travail important et argumenté figurant dans le dossier qui lui a été transmis. Mais elle prend note de certaines conclusions figurant dans les documents reçus : « Malgré ces remarques, il est proposé de continuer à travailler avec ces données (Pont-sur-Seine, Bazoches-lès-Bray), qui sont les seules disponibles sur le secteur d'étude... « Le calage (du modèle) est un calage Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 16 sur 25

bénéfices pour la collectivité.

Les effets induits découlant de la modification de la ligne d'eau et de la section mouillée sur le parcours navigable sur la nappe alluviale et sur le régime d'inondations doivent faire l'objet d'une attention particulière pour ce qui relève de leurs effets, d'une part sur la régulation et la propagation des crues et d'autre part, sur les associations végétales, autant celles qui apprécient positivement les submersions que les quelques petites stations de pelouses sèches. Le dossier transmis conduit à penser que les problèmes pressentis pourraient davantage concerner les crues de niveau intermédiaire (ampleur et fréquence).

L'Ae recommande d'apporter une attention particulière aux modifications apportées par le projet au fonctionnement des noues et de la nappe alluviale de la Bassée et à leurs incidences sur les sols et les formations végétales, notamment dans le site Natura 2000 et la réserve naturelle. Au besoin, des mesures de réduction d'impact devront être étudiées telle que la réalimentation de la Petite Seine.

L'Ae recommande d'examiner les impacts du projet sur les caractéristiques du projet de réserve naturelle nationale de la Bassée de l'Aube.

Les effets induits découlant d'un trafic supplémentaire (en nombre et en tonnage) méritent d'être examinés sur la section Bray-Nogent-sur-Seine, mais aussi à l'aval, au moins jusqu'à Montereau. Par exemple, il ne peut être a priori exclu que ce trafic puisse accroître significativement les effets du batillage³⁶ sur les berges de la Seine, augmenter l'érosion et susciter une demande de protection artificielle des berges par les propriétaires riverains, posant alors notamment un problème accru pour le martin-pêcheur d'Europe³⁷ qui niche sur les berges. Lors de la visite des lieux, les rapporteurs ont pu constater l'existence d'une érosion nette des berges dans certains secteurs, avec un trafic bien moindre de ce qu'il a vocation à devenir avec le projet ; le remodelage des berges en pente douce est une option préventive intéressante, bien que destructrice dans un premier temps de la ripsylvie, mais qui ne peut épuiser ce sujet. Par ailleurs un trafic supplémentaire augmente nécessairement le risque de pollution accidentelle.

Il convient également de s'intéresser à d'autres types d'effets induits, de nature à initier une modification ponctuelle mais significative, bien que progressive, de l'affectation des sols avec des conséquences sur la biodiversité. Au moins deux types d'effets peuvent en effet d'ores et déjà être envisagés.

- l'accessibilité plus facile de la zone peut conduire des activités nouvelles à s'installer à proximité immédiate du canal, voire à des installations sur le domaine public fluvial, conduisant à des défrichements et à la destruction de milieux humides, à une artificialisation des berges, à une interruption de la continuité écologique le long de la voie d'eau éventuellement à des prélèvements et des rejets réguliers ou accidentels dans la rivière. A minima l'étude d'impact devra prendre en compte les besoins ainsi suscités d'installations portuaires (projet de transfert du port de Bray-sur-Seine ; premières réflexions sur l'extension éventuelle de la plate-forme portuaire de Nogent-sur-Seine ou de quais privés au droit des carrières ;
- l'accessibilité plus facile du secteur à des bateaux à grand gabarit peut permettre une évacuation intéressante des points de vue économique et environnemental, des volumes de sable et de gravier actuellement exploités. De plus, elle peut induire une pression plus forte à une mise en exploitation accélérée de nouvelles gravières dans la zone située entre Bray et Nogent-sur-Seine, encadrée par les deux schémas départementaux des carrières révisibles ou en cours de révision. De même, l'appart de produits de démolition pour remodeler ou combler des excavations de carrière en serait facilité.

39 Ondes d'eau formées par le sillage des embarcations, et qui dépendent du profil de la coque (impact plus important des embarcations à fond plat), de la profondeur du chenal, du tirant d'eau, du volume de l'embarcation (jauge) et de sa vitesse de circulation.

40 Martin pêcheur d'Europe : Alcedo atthis ; il s'agit d'une espèce inscrite à l'annexe I de la directive Oiseaux de 1979 ; c'est-à-dire d'une espèce faisant objet de mesures de conservation spéciale concernant son habitat, afin d'assurer sa survie et sa reproduction dans son aire de distribution.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 18 sur 25



Note de cadrage de l'autorité environnementale

L'ensemble de ces effets directs et indirects représente un enjeu particulièrement important pour les sites Natura 2000 (enjeu d'apprécier le caractère significatif ou non des effets du projet) de la zone et pour les espèces protégées. Plus généralement, sur tout le parcours, les boisements de ripisylves, les prairies humides fauchées, les ourlets humides et les noues, qui font la spécificité et la qualité écologique remarquables de la Bassée et qui caractérisent son paysage, feront l'objet d'une attention particulière.

L'Ae recommande d'attacher une attention particulière aux effets induits du projet sur l'hydrologie, la qualité des eaux et la biodiversité, l'état actuel du dossier semblant a priori indiquer par ailleurs une bonne perception des impacts directs.

5.3.3 Les impacts découlant de possibles projets et activités induits par la mise à grand gabarit

A ce stade du projet, l'Ae estime nécessaire d'appeler l'attention sur quelques impacts socio-économiques possibles, dès lors qu'ils sont de nature à susciter des décisions ayant elles-mêmes des impacts environnementaux pour le site de la Bassée, concerné par le projet de mise à grand gabarit.

La mise à grand gabarit de la section Bray-Nogent va probablement conduire à modifier très significativement les termes actuels du positionnement respectif des trois ports fluviaux de Nogent, Bray et Montereau, espacés chacun d'environ 25 km. Les évolutions récentes des lieux de chargement entre Nogent, Bray et Montereau montrent que les opérateurs économiques procèdent en permanence à des arbitrages en fonction des opportunités techniques et économiques. Il est donc vraisemblable que la mise à grand gabarit, selon chaque scénario, ne se traduise pas de la même façon pour les trois ports, et pour chaque type de fret, avec en fine des répercussions en termes d'emplois et de valeur ajoutée dans chacun des trois ports. Il n'appartient bien évidemment pas à VNF de donner le sentiment, via son étude d'impact, de prendre des décisions à la place des opérateurs portuaires, des affrèteurs et des chargeurs, ni de prendre l'initiative d'un groupement de travail réunissant les trois ports. Mais l'étude d'impact doit présenter les conséquences de son projet sur les ports. Il pourrait notamment exister un risque de compétition, avec des investissements en doublon (éventuellement non rentables), et des impacts possibles sur l'environnement immédiat du canal. **L'Ae recommande de prendre en compte les stratégies connues ou possibles des gestionnaires des trois ports fluviaux de Nogent, Bray et Montereau, et des collectivités territoriales concernées, pour appréhender les impacts découlant du développement probable d'infrastructures portuaires et de la localisation le long de la voie d'eau de nouvelles activités industrielles ou de service.**

Comme indiqué précédemment, la mise à grand gabarit pèsera sur les stratégies d'exploitation de la ressource en matériau de construction dans toute la zone. Les schémas départementaux des carrières ne peuvent être considérés comme la seule base de raisonnement d'un tel impact, car ils sont révisables et ne pourront pas ne pas tenir compte de l'évolution du contexte économique et environnemental découlant de la mise à grand gabarit. Le projet pourrait donc favoriser une évolution du territoire local découlant d'une exploitation plus intensive de ressources naturelles non renouvelables, conduisant à une profonde mutation des écosystèmes de la plaine alluviale et à une remise en cause du caractère même de la Bassée. Par ailleurs, des évolutions sont d'ores et déjà engagées ou envisagées par certains opérateurs pour utiliser leurs installations existantes avec des arbitrages entre les matériaux extraits localement et des matériaux importés de l'Est à partir de roches massives (nécessitant un approvisionnement par fer ou par route). **L'Ae recommande d'étudier les effets en retour de la mise à grand gabarit sur la stratégie d'exploitation de la ressource locale ou d'autres ressources en matériau de construction.**

La justification économique du projet est fondée sur une extrapolation, à partir d'une étude de caractères, des flux essentiellement descendants (peu de trafic vers l'amont). Mais certaines informations portées à l'attention des rapporteurs laisseraient supposer qu'il pourrait y avoir des projets de comblement de certaines gravières après exploitation (cf. supra § 5.3.2). **L'Ae recommande d'étudier les impacts de la création d'une voie à grand gabarit sur le transfert vers**

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 19 sur 25

ces gravières de matériaux inertes⁴¹ venant des activités de construction dans la région parisienne (par exemple, les matériaux extraits de la construction de tunnels), compte tenu des enjeux et des risques d'une telle pratique pour la nappe alluviale et l'alimentation en eau future de l'agglomération.

5.3.4 Autres impacts

Lors de leur visite sur le site du projet, les rapporteurs ont noté, dans certaines zones, la présence d'un nombre significatif d'installations, souvent anciennes, localisées sur le domaine public fluvial ou desservies par le chemin de halage, allant d'abris provisoires ou de pontons sauvages à des maisons. Le caractère illégal ou irrégulier de tout ou partie de ces installations ne suffirait pas à épuiser la question des impacts socio-économiques du projet sur ces installations. L'Ae ne considère pas non plus qu'une solution consistant à prendre systématiquement acte d'occupations ou constructions illégales ou irrégulières, et à travailler sur la berge opposée relève d'une bonne approche en matière d'évitement ou de réduction des impacts. **L'Ae recommande d'identifier avec soin toutes les constructions irrégulières et/ou occupations illégales du domaine public fluvial, et, en fonction des problèmes alors identifiés au regard de ces installations, de proposer une politique d'accompagnement du projet, en lien avec les communes d'implantation.**

5.4 Les mesures compensatoires

VNF esquisse les mesures compensatoires envisageables, en mentionnant notamment des acquisitions foncières. L'Ae reconnaît l'intérêt de telles mesures d'accompagnement. L'Ae rappelle toutefois que les compensations aux atteintes résiduelles (après évitement et réduction) à la biodiversité doivent avoir un bilan positif en terme de biodiversité. **L'Ae recommande que les mesures compensatoires envisagées par VNF soient évaluées par l'établissement public sur cette base.**

Dans un contexte marqué par les impacts résiduels considérables de la mise en grand gabarit de la Seine réalisée dans les années 1970, l'Ae suggère, outre un bilan de ces impacts de nature à éclairer décideur et public sur leur évitement dans le présent projet, d'axer d'éventuelles mesures de compensation ou d'accompagnement sur la réhabilitation des zones humides de la zone affectée par les aménagements des années 1970.

6 Les effets cumulés avec d'autres projets

L'annexe IV de la directive 85/337 demande une évaluation des effets cumulatifs du projet.

L'article L. 122-3 II 2° (issu de la loi Grenelle 2 et d'application différée) précise que l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage contient l'étude des effets cumulés avec d'autres projets, que ces projets appartiennent ou non au « programme »⁴² du projet.

Compte tenu de l'enjeu d'examiner les effets cumulés avec le projet mené par l'IIBRBS et de la revue bibliographique déjà entreprise par VNF, l'Ae recommande que :

- les deux études d'impacts s'appuient sur l'exploitation méthodique et critique des nombreuses études déjà disponibles sur cette zone, en actualisant les données les plus anciennes et en menant les analyses et inventaires nécessités par les points faibles identifiés dans cette revue bibliographique ;
- les bureaux d'étude choisis par les deux maîtres d'ouvrage harmonisent autant que faire se peut leurs méthodologies de travail et leurs hypothèses, et que les deux chapitres « méthodologies » des deux études d'impacts exposent ce travail de coordination et d'harmonisation dans des termes identiques.

41 Supposant des cahiers des charges et une organisation des contrôles qui n'existent actuellement pas.

42 Au sens de l'article R.122-3 IV du code de l'environnement.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 20 sur 25

Les études menées actuellement par VNF et l'état d'avancement des études menées par l'IIBRBS ne permettent actuellement pas d'aborder l'impact cumulé en cas de crues moyennes. Outre la question déjà soulevée du calage du modèle hydraulique utilisé par VNF, **L'Ae recommande de recourir à une expertise collective⁴³ sur la cohérence des deux modèles utilisés et sur la manière de les faire fonctionner de façon articulée.**

Parmi les enjeux particulièrement sensibles au regard de l'approche des effets cumulés figure le régime⁴⁴ d'inondations dans la plaine de la Bassée et pas seulement la question de la superposition « des étendues maximales des effets entendus des deux projets », sur une zone a priori limitée, comme l'indique l'étude Safège. **L'Ae recommande de définir avec soin le cahier des charges des paramètres du régime d'inondation à prendre en compte en fonction de leurs effets sur la biodiversité et les nappes.**

Il semble nécessaire de préciser le régime et les modalités d'évacuation de la crue maximale en présence des casiers, en tenant compte des incidences à l'amont, mais aussi dans la zone des casiers⁴⁵, et en aval. **L'Ae recommande de modéliser et d'évaluer finement les impacts en terme d'inondation, pour des crues caractéristiques, du projet de VNF pris séparément, et des 2 projets pris simultanément.** Une modélisation locale des hauteurs d'eau induite sera utilement réalisée à cet effet. Ces éléments devront être pris en compte dans les plans s'appliquant à la zone⁴⁶.

Concernant les impacts des deux projets sur les différentes parties des sites Natura 2000 (morcelés) dans la plaine de la Bassée, **L'Ae recommande de prendre en compte les indications et recommandations du guide interprétatif de la Commission européenne sur la gestion des sites Natura 2000, qui appelle l'attention sur les spécificités⁴⁷ des analyses d'incidences Natura 2000, par rapport au régime général des études d'impact.**

La question des matériaux utilisés pour la construction des digues du projet de l'IIBRBS pourrait avoir un effet sur le chantier du projet VNF. **L'Ae recommande d'explorer la faisabilité technique d'une utilisation au moins partielle par le chantier de l'IIBRBS des matériaux issus des travaux du chantier de VNF.**

Compte tenu des questions soulevées lors de l'enquête publique des années 1980 sur un projet d'aménagement concernant cette section quant à l'effet du projet sur les inondations à l'aval, et pour la bonne information du public, **L'Ae recommande de compléter l'approche des effets cumulés sur le site de la Bassée par une analyse de l'impact hydraulique cumulé des différents projets connus, notamment ceux de VNF et de l'IIBRBS, sur les inondations à l'aval de Montereau et notamment à Paris.**

Les deux maîtres d'ouvrage semblent souhaiter une valorisation touristique de tout ou partie de

43 En envisageant, le cas échéant, une conférence de consensus, si des divergences d'analyse étaient mises en évidence entre experts. L'Ae prend note, par exemple, de ce qui figure dans un rapport communiqué par VNF (Safège, étude d'opportunité menée sur la mise à grand gabarit de la liaison Bray/Nogent-sur-Seine, modélisation hydraulique de la vallée de la Petite Seine, rapport 1), relatif à « l'incohérence dans la hiérarchie des crues exceptionnelles reconstituées par l'IIBRBS » (cf. les crues de 1955 et 1910)

44 (périodes, vitesse de montée des eaux, nombre de jours de submersion, niveaux d'eau, qualité physico-chimique des eaux, ...)

45 La section d'écoulement de la crue entre les digues des casiers serait particulièrement réduite à l'aval de l'écluse de la Grande Bosse

46 PLU, PPR, ...

47 L'approche des effets cumulés doit être menée d'une manière particulière : « Bien que les plans et les projets déjà terminés ne soient pas couverts par les obligations en matière d'évaluation visées à l'article 6, paragraphe 3, il est important de prendre en compte ces plans et ces projets dans l'évaluation s'ils continuent à avoir des effets sur le site et laissent craindre une dégradation progressive de son intégrité.

Ces plans et projets déjà terminés peuvent également soulever des aspects couverts par l'article 6, paragraphes 1 et 2, dès lors que le maintien de leurs effets entraîne la nécessité de prendre des mesures de conservation pour y remédier ou pour les combattre ou des mesures en vue d'éviter la détérioration des habitats ou la perturbation des espèces ». L'examen de l'effet significatif du projet sur les habitats naturels et les espèces qui ont justifié la désignation du site Natura 2000 doit se faire avant toute prise en compte de mesures compensatoires. Etc.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 21 sur 25

leurs projets, conduisant à augmenter la fréquentation de l'ensemble de la plaine de la Bassée. L'aménagement d'itinéraires (notamment pour les randonneurs pédestres ou cyclistes, mais aussi tourisme fluvial) et d'infrastructures d'accueil par les deux maîtres d'ouvrage, seuls ou en lien avec des collectivités territoriales, est en outre susceptible d'avoir des effets synergiques, positifs comme négatifs, en fonction de leur conception, indépendante ou coordonnée. **L'Ae recommande de prendre en compte les effets cumulés de la valorisation touristique des deux projets.**

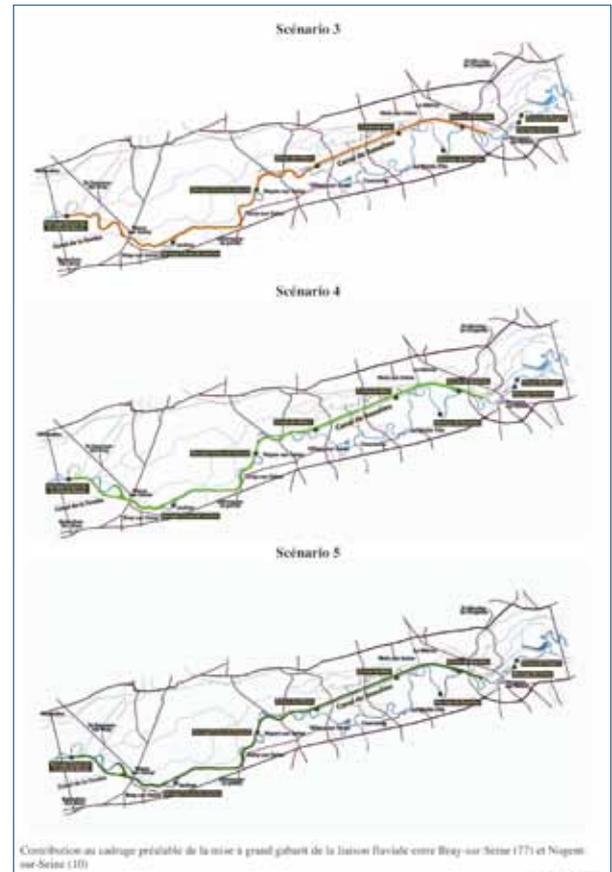
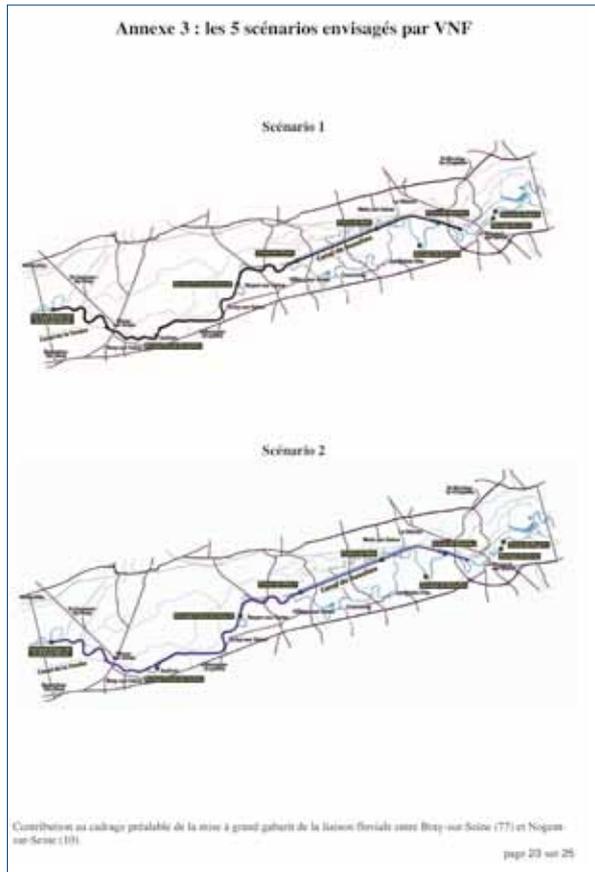
L'Ae recommande que les mesures compensatoires (nature, caractéristiques quantitatives, localisation, ...) aux deux projets soient étudiées de façon coordonnée.

Contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine (77) et Nogent-sur-Seine (10)

page 22 sur 25



Note de cadrage de l'autorité environnementale





Liste des participants à l'atelier sur l'expertise des modèles hydrauliques

PRESENCE - Acteurs demandeurs d'une expertise sur la neutralité hydraulique des deux projets mis en débat			
	Structure	Nom	Fonction
1	Association Nature du Nogentais	Maidie LECLERC et Monsieur GENESTE	Chargés de mission
2	Particulier	Olivier JACQUE	Retraité
3	Particulier	Pascal MALBRUNOT	Pénichier
4	Réserve naturelle de la Bassée	en attente	
5	FNE Yonne	Abelardo ZAMORANO	Vice-président et membre Comité de Bassin de l'Agence Seine Normandie
6	Mairie Gouaix	Jean-Paul FENOT	Adjoint au maire
7	Fédération de Seine-et-Marne pour la pêche et la protection des milieux aquatiques	Philippe GAVELLE	Secrétaire adjoint
8	Syndicat de la vallée de la Seine	Philippe BRUNET	Ancien Directeur
9	ANVL	Louis ALBESA	Président
10	Particulier	Pascal BILLARD	
11	Particulier	Fabien BRANGER	
12	Association des naturalistes de la Vallée du loing et du massif de Fontainebleau	Jean-Philippe SIBLET	Président
13	FAPUS 77	Yvon DUPART et Mme DUFLLOT	Monsieur le Président et vice-présidente
14	Agence de l'Eau Seine Normandie	Sébastien TELLIER	Chargé de mission
15	Mairie de Nogent-sur-seine	Gérard ANCELIN, accompagné de 2 adjoints	Maire de Nogent sur Seine
16	Sous - Préfecture de Nogent-sur-Seine	Sandy VOYEN	Secrétaire général
17	DDT de l'Aube	Renaud LAHEURTE	Directeur DDT
18	DDT De Seine et Marne	Francois JORIS + Jean Luc SUZANNE - Sébastien ANTOINE LELOUTRE	Chef service territorial EST



Cahier des charges de l'expertise des modèles hydrauliques

Cahier des charges de l'expertise des modélisations hydrauliques liées :

Au débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine sous maîtrise d'ouvrage VNF

Au débat public sur le projet d'aménagement de la Bassée sous maîtrise d'ouvrage EPTB Seine Grands Lacs

Contexte :

La Commission nationale du débat public (CNDP) organise du 2 novembre 2011 au 17 février 2012 deux débats publics concomitants portant sur :

- le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine porté par Voies navigables de France (VNF)
- le projet d'aménagement de la Bassée porté par l'Etablissement public territorial de bassin Seine Grands lacs (EPTB Seine Grands Lacs).

Le projet de VNF vise à développer le transport fluvial en aménageant un tronçon de 27 kilomètres entre l'écluse de la Grande Bosse à l'aval de Bray-sur-Seine, et Nogent-sur-Seine. Quatre scénarios sont présentés au débat public permettant le passage de bateaux de différents gabarits.

Le projet de l'EPTB Seine Grands lacs consiste à construire dix espaces endigués de stockage temporaire des eaux de crue dans le lit majeur de la Seine entre Bray-sur-Seine et Marolles-sur-Seine afin d'écrêter de manière indirecte les crues de l'Yonne à la confluence des deux rivières.

Ces deux projets s'inscrivent dans le secteur de la Bassée, vaste zone humide constituant un patrimoine de grande valeur, tant par sa formation géologique, ses ressources naturelles et sa biodiversité, que par les multiples fonctions environnementales qu'elle remplit : écologique, hydraulique, biogéochimique – et les activités économiques qui s'y sont développées.

D'un point de vue hydraulique, la Bassée constitue une zone naturelle d'expansion des crues entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine (Bassée amont), l'une des dernières encore fonctionnelles sur le bassin de la Seine.

Les aménagements passés réalisés sur le bassin, et plus particulièrement entre Bray-sur-Seine et Montereau-Fault-Yonne (Bassée aval), ont par contre supprimé tout débordement naturel de la Seine sur ce secteur, même pour des crues majeures, et ont engendré en conséquence une augmentation des débits de crue dans le lit mineur de la Seine ainsi qu'une accélération des phénomènes de crue, aggravant les risques d'inondation en aval.

L'enjeu hydraulique du projet de VNF est de conserver le potentiel existant d'inondabilité de la Bassée amont ainsi que les relations Seine/nappe alluviale, permettant ainsi de :

- Ne pas augmenter les risques d'inondation en aval du projet, c'est-à-dire être neutre hydrauliquement par rapport à la situation actuelle en période de crue;
- Rendre son projet compatible avec le projet de l'EPTB Seine Grands lacs, de manière à ce que l'efficacité de celui-ci ne soit pas diminuée ;
- Préserver les habitats naturels et les espèces de la zone humide existants ;

- Le type de modèle utilisé et son adéquation à la problématique étudiée (suivant les cas, simple propagation de débit, connaissance fine des niveaux, des surfaces inondées...)
- La méthodologie de construction des modèles, dont la modélisation, c'est-à-dire la schématisation des aménagements projetés, ainsi que la méthode et les résultats de calage et de validation,
- L'interprétation des résultats obtenus,
- Les éventuels compléments à apporter aux études préalables déjà réalisées.

Il n'est pas prévu dans cette expertise de réaliser d'autres simulations avec des séries de données différentes ou des scénarios différents. Seules les simulations existantes devront être analysées.

L'aire d'étude de l'expertise englobe le territoire de la Bassée ainsi que le territoire correspondant au lit majeur de la Seine à l'aval jusqu'à la station de Paris-Austerlitz.

Suite au travail d'expertise, une **seconde réunion publique** qui aura lieu au plus tard début juin permettra de présenter les conclusions des experts au public point par point.

Rendus de l'expertise :

Il s'agira en premier lieu d'une restitution orale lors de la seconde réunion publique, qui sera officialisée par le verbatim de la réunion. Les experts s'appuieront sur un diaporama pour présenter leur travail. Ce rendu pourra amener des questionnements de la part du public et devra donc être présenté de manière claire, précise et pédagogique. Il devra traiter de manière exhaustive toutes les questions posées lors de la première réunion.

Ce rendu sera complété par un rapport des conclusions des experts au regard des échanges avec le public et des expertises réalisées.

Organisation de l'expertise :

L'expertise sera menée par un groupe d'experts sur les questions d'hydraulique fluviale. Les candidats devront démontrer leur indépendance vis-à-vis des deux maîtres d'ouvrage (pas de prestation réalisée pour l'un ou l'autre des MOA). Un garant, membre commun aux deux commissions particulières des débats publics, assurera la coordination des travaux des experts. La répartition des tâches entre experts reste à définir ; les experts pourront en effet effectuer un audit des deux modèles ou se concentrer plus précisément sur l'un ou l'autre des modèles.

Comme défini dans les paragraphes précédents, l'expertise se déroulera en plusieurs temps :

- 1 : Prise de connaissance générale des deux projets ; et des éléments d'information issues des réunions publiques générales des deux débats publics ainsi que du premier atelier thématique sur la modélisation hydraulique. A cette occasion, les experts devront analyser et hiérarchiser les questions posées par le public.
- 2 : Analyse des modélisations hydrauliques des deux maîtres d'ouvrage pour répondre aux questions posées. Une ou deux réunions spécifiques d'explication avec les bureaux d'études ayant réalisé les modélisations seront organisées à cette occasion ; Les experts se réuniront également régulièrement pour des réunions de travail internes.
- 3 : Seconde réunion publique permettant un rendu de l'expertise : (une réunion intermédiaire de l'état d'avancement de l'expertise pourra également être organisée si besoin)
- 4 : Rédaction d'un compte-rendu de l'expertise.

Une visite commune sur site avec l'ensemble des experts pourra être réalisée par VNF et l'EPTB SGL.

Les deux maîtres d'ouvrages mettront à la disposition des experts toutes les études disponibles, tous les éléments issus des débats publics et tous les comptes-rendus du comité technique mis en

En fonction des scénarios proposés au débat, VNF présente les conclusions de ses études préalables¹ concernant les impacts hydrauliques résiduels sur le secteur des aménagements pour différents types de régimes hydrauliques (étage, moyennes eaux et crues). Les impacts en crue sont estimés à Bray-sur-Seine, et plus précisément au barrage de la Grande Bosse, qui constitue le point de sortie du projet VNF et le point d'entrée du projet EPTB Seine Grands Lacs. De plus VNF conclut, suite à une étude menée conjointement avec l'EPTB Seine Grands lacs :

- à la non-augmentation du risque d'inondation en aval et notamment au niveau de la région parisienne (utilisation du modèle développé par l'EPTB SGL pour propager les hydrogrammes issus du modèle développé par VNF jusqu'à Paris, **sans prendre en compte le projet d'aménagement de la Bassée**),
- à la compatibilité de son projet avec le projet d'aménagement de la Bassée (utilisation du modèle développé par l'EPTB SGL pour propager les hydrogrammes issus du modèle développé par VNF jusqu'à Paris, **en prenant en compte le projet d'aménagement de la Bassée**).

Le projet d'aménagement de la Bassée consiste à ralentir la Seine pendant le passage de la pointe de crue de l'Yonne, en pompant une partie du débit de la Seine et en le stockant à concurrence d'un volume maximal de 55 M. de m³ dans 10 espaces endigués de stockage, les eaux étant ensuite vidangées dans la Seine une fois la pointe de crue de l'Yonne passée.

Au cours des dix réunions publiques passées portant sur l'un ou l'autre des débats, la question de la neutralité hydraulique du projet VNF est revenue fréquemment, des demandes ayant même été émises visant à expertiser de manière indépendante les modèles hydrauliques utilisés. Dans ce contexte la CNDP, à la demande des Commissions Particulières en charge des deux débats, a décidé de faire réaliser une expertise des modélisations hydrauliques des deux maîtres d'ouvrage à caractère plus général que la simple vérification de la neutralité hydraulique du projet VNF.

Prestations demandées :

Le but de l'expertise est de répondre aux interrogations du public, et d'informer ou confirmer les doutes exprimés. Une première liste de questions issue des réunions publiques passées et du site internet des deux débats est jointe en annexe 1.

Une **première réunion spécifique sous forme d'un atelier sur la thématique hydraulique** a été organisée le 1^{er} février afin de comprendre et recueillir les attentes du public. Un verbatim de cette première réunion a été réalisé par la Commission particulière et sera fourni aux experts. La liste des personnes présentes à cette réunion est annexée au présent cahier des charges.

Suite à cette première réunion, et sur la base des études menées par les deux maîtres d'ouvrage et fournies aux experts, l'expertise devra donc répondre à ces questions, en portant de manière générale sur :

- La vérification des impacts hydrauliques éventuels de chaque projet vis-à-vis du territoire de la Bassée, notamment sur les débits et niveaux dans la Seine et le réseau hydrographique secondaire.
- La vérification des impacts hydrauliques des deux projets sur le territoire aval, jusqu'à Paris
- La compatibilité du projet VNF avec le projet EPTB SGL.

Le groupe d'experts réunis devra prendre en compte et analyser les modélisations hydrauliques réalisées par chacun des maîtres d'ouvrage. Les analyses porteront notamment sur :

- L'historique et la qualité de toutes les données d'entrée ayant servi à la construction, au calage et à la validation des modèles,

¹ Ces études ont été réalisées en vue du débat public. La procédure d'enquête publique nécessitera, dans tous les cas, des études d'un niveau plus détaillé.

place en 2009 pour assurer la coordination des deux projets (comité Verdox), et s'engageant à répondre aux questions des experts.

Le garant, ainsi que des représentants des autorités environnementales de chacun des maîtres d'ouvrage seront présents à la réunion publique de rendu de l'expertise.

Les reconstitutions écrites et orales devront se faire en français.

Délais de réalisation :

La fin de l'expertise, s'entend-ils la remise du rapport final des experts devra intervenir avant mi-juin 2012.

Documents disponibles :

Toutes les informations nécessaires sont disponibles sur les sites internet des deux débats :

www.debatpublic.parisregiongrandparis.org

www.debatpublic.cruisesinobassee.org

Sont notamment disponibles :

- Le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, documents explicatifs des projets à usage du public
- Les principales études réalisées par les maîtres d'ouvrage, dont les rapports des études hydrauliques
- Les synthèses et verbatim des réunions publiques passées



Cahier des charges de l'expertise des modèles hydrauliques

ANNEXE 1 :
**Questions liées aux modélisations hydrauliques (à lister, ordonner
classer par domaines, hiérarchiser par degré d'importance et
éventuellement à reformaliser)**

Recensement des principales questions posées lors des premières réunions des deux débats publics et liées aux modélisations hydrauliques :

1- Concernant le projet VNF de mise à grand gabarit entre Nogent et Bray :

2-

La Bassée amont (entre Nogent et Bray) risque-t-elle de ne plus être inondable en période de crue ?

Y a-t-il un risque d'abaissement de la ligne d'eau de la Seine et d'accélération du débit avec aggravation de la crue en aval ?

En période de crue, le canal va-t-il accélérer le passage de la crue ?

Quel est l'impact du projet sur l'efficacité du projet d'aménagement de la Bassée ?

Le fait de déplacer la défluence entre la Seine et la grande noue d'Hermé risque-t-il de retarder l'évacuation des crues par cette dernière ?

Préciser davantage l'impact du projet de mise à grand gabarit sur le niveau de la nappe alluviale et ses variations, aussi bien en période d'étiage qu'en période de crue. Quelles sont les incertitudes liées à la modélisation ? Des baisses du niveau de nappe de quelques centimètres sont très importantes pour la flore de zone humide.

Quel est l'état initial modélisé ?

L'effet du changement climatique a-t-il été pris en compte, et notamment la vraisemblable réduction des débits d'étiage ? Le débit en Seine sera-t-il suffisant pour alimenter le canal ?

Comment le modèle a-t-il été calé ? Quel est l'historique de données utilisées ?

Quel est l'impact du projet sur les captages d'alimentation en eau potable ?

Préciser davantage l'impact du projet sur l'hydrologie de la Seine et de ses annexes (réseau hydrographique secondaire).

3- Concernant le projet d'aménagement de la Bassée de l'EPTB Grands Lacs de Seine :

Pourquoi la fréquence d'utilisation de l'ouvrage est-elle aussi élevée (tous les 5-6 ans en moyenne) ? (réponse qui ne peut être apportée par la modélisation hydraulique)

Pourquoi prévoir un projet sur le cours d'eau ayant le plus petit débit (la Seine) et non pas sur l'Yonne ?

Quel est l'impact du projet sur les captages d'alimentation en eau potable existants ? (réponse qui ne peut être apportée par la modélisation hydraulique)

Quel est l'impact du projet en phase de fonctionnement sur les niveaux et les débits en amont ?

La vidange des espaces endigués ne risque-t-elle pas de créer des inondations locales ?

Comment seraient drainés les terrains situés dans les espaces endigués après mise en eau pour surstockage ? L'eau ne risque-t-elle pas de rester piégée dans les points bas des terrains ?

Quelle serait la vitesse de vidange des espaces endigués ?

Quel est l'impact du changement climatique sur le fonctionnement et l'efficacité de l'ouvrage ?

Quel est l'impact du fonctionnement de l'ouvrage sur les risques d'infiltration dans les caves ? (réponse qui ne peut être apportée par la modélisation hydraulique)

Quel est l'impact des digues vis-à-vis d'une crue débordante dans la Bassée aval ?

Ne pourrait-on pas inonder la Bassée aval gravitairement ?

Articles parus

DATE	TITRE DU SUPPORT	PÉRIODICITÉ	TITRE DE L'ARTICLE
RADIO			
14/11/2011	FRANCE BLEU ILE DE FRANCE		Journal de 7h
16/11/2011	RCF AUBE		Journal de 8h
1/01/2012	RCF AUBE		Entretien Benjamin Airaud
10/10/2012	RADIO LATITUDE		Annonce débats publics
16/02/2012	RCF AUBE		Bilan débats publics
TÉLÉVISION			
14/11/2011	FRANCE 3 CHAMPAGNE-ARDENNE		Journal 12/13
30/11/2011	CANAL 32		Crue Seine Bassée : le débat public
21/12/2011	CANAL 32		Débat sur la mise au grand gabarit de la Seine (Troyes)
PRESSE ECRITE			
08/09/2011	LE PARISIEN 77	quotidien	La mise au grand gabarit de la Seine repoussée
16/09/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Liaison fluviale : le débat public dès la mi-novembre
23/09/2011	LE MONITEUR	quotidien	Remettre le réseau fluvial à flot
03/10/2011	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Extension de la halte de plaisance
03/10/2011	L'ANTENNE	quotidien	Création de l'agence des voies navigables
Automne 2011	L'AUBE NOUVELLE	mensuel	Liaison fluviale à grand gabarit : la concertation va s'ouvrir
Oct-11	L'ECHO NOGENTAIS	mensuel	Canal à grand gabarit Bray-Nogent : Débat public en novembre 2011
Oct-11	L'ECHO NOGENTAIS	mensuel	Editorial
08/10/2011	LE PARISIEN 77	quotidien	Transports - Aménagement de la Bassée et de la Seine : le débat démarre
11/10/2011	LES ECHOS	quotidien	Les priorités des Voies Navigables de France pour 2013
19/10/2011	FILFAX	agence de presse	Débat public à partir de novembre Bray-Nogent sur la Seine à grand gabarit
27/10/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Du renfort pour protéger la zone humide de la Bassée
29/10/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Le port de l'Aube : «Un outil de développement»
31/10/2011	DÉCIDEURS D'ILE DE FRANCE	hebdomadaire	La Liaison fluviale Bray-Nogent-sur Seine en débat
04/10/2011	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	Le grand gabarit dans le viseur
7/11/2011	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	L'avenir de la Bassée est en jeu
8/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Seine à grand gabarit: le débat public lancé
11/11/2011	HORIZONS 77	hebdomadaire	Débat public
12/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Il faut redonner la parole aux indigents
15/11/2011	CG SEINE ET MARNE	mensuel	La Seine au cœur de deux débats publics
16/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Deux débats publics et plusieurs centaines de millions d'euros
16/11/2011	FILFAX	agence de presse	La bataille de la mer se joue sur la terre
17/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	L'occasion de faire parler le citoyen
17/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Grand gabarit : cinq scénarios étudiés
17/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Une première réunion pour lancer le débat
18/11/2011	HORIZONS 77	hebdomadaire	Débat public
19/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Maux pour maux
19/11/2011	LE PARISIEN77	quotidien	La vallée de la Seine aménagée pour protéger l'île de France des crues
19/11/2011	LE PARISIEN 77	quotidien	Un fleuve plus large pour des plus grandes péniches
19/11/2011	LIBÉRATION CHAMPAGNE	quotidien	Deux débats publics et plusieurs centaines de millions d'euros
21/11/2011	PÉTITES AFFICHES MATOT BRAINE	hebdomadaire	Grand gabarit de la Seine : un débat public pour définir des options
21/11/2011	LA RÉPUBLIQUE DE LA SEINE ET MARNE	hebdomadaire	«Petite Seine grand gabarit» et «Crue Seine Bassée»
22/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	La Seine à grand gabarit donne espoir au fret céréalier
22/11/2011	LE PARISIEN 77	quotidien	Donnez votre avis sur le projet anticrue de la Seine et Marne
25/11/2011	HORIZONS SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Participez au débat public et défendez notre projet
25/11/2011	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	Grand gabarit de la Seine, aménagement de la Bassée
25/11/2011	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	Vos élus prennent position
28/11/2011	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Sourdun - Débat public L'agriculture et la Seine
28/11/2011	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Gouaix - Débat public
29/11/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Les entrepreneurs aubois visitent Emin-Leydier
01/12/2011	PRESS'TROYES	mensuel	Votre avis les intéresse
02/12/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Edito+ Des sujets qui divisent
dec-11	LE MAGAZINE DU CG DE SEINE ET MARNE	mensuel	La Seine en débats
08/12/2011	L'ANTENNE	quotidien	Etendre le grand gabarit de la Seine à L'EST
10/12/2011	FILFAX	agence de presse	La Petite Seine veut se mettre au grand gabarit pour rallier Rouen et Le Havre



Articles parus

DATE	TITRE DU SUPPORT	PÉRIODICITÉ	TITRE DE L'ARTICLE
11/12/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Débat public «mise à grand gabarit de la Seine»
13/12/2011	LIBÉRATION CHAMPAGNE	quotidien	le débat public en est déjà à mi chemin
16/12/2011	HORIZONS 77	hebdomadaire	Seine grand gabarit, aménagement de la Bassée : suite des débats publics
18/12/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	le débat public en est déjà à mi chemin
Hiver 2011/2012	LAUBE NOUVELLE MAGAZINE	trimestriel	Exprimez vous
20/12/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Bray Nogent : mobilisation pour le grand gabarit
23/12/2011	LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE	hebdomadaire	Seine amont : deux débats publics en partie communs
27/12/2011	L'EST ECLAIR	quotidien	Crise : Nogent épargné
Dec-11	NPI (NAVIGATION PORTS ET INDUSTRIE)	mensuel	Petite Seine : le grand gabarit en débat
02/01/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	annonce réunion 17 janvier
06/01/2012	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	Face à des avis très divergents
06/01/2012	HORIZONS 77	hebdomadaire	L'agenda de la semaine
07/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Mise à grand gabarit : réunion publique mardi
07/01/2012	LIBÉRATION CHAMPAGNE	quotidien	Mise à grand gabarit : réunion publique mardi
09/01/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Annonce réunions du 12 et 17 janvier
09/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Grand gabarit de la Seine : débat public demain
10/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	La Seine à grand gabarit : tout un débat
12/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Les enjeux agricoles au cœur d'une réunion commune
13/01/2012	HORIZONS 77	hebdomadaire	Etre encore plus à votre service + Agenda
13/01/2012	LIBÉRATION CHAMPAGNE	quotidien	Les enjeux agricoles au cœur d'une réunion commune
16/01/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Le public a bien conscience des problématiques et des enjeux
17/01/2012	AGRA PRESSE	agence de presse	Transport fluvial: soutien unanime des parlementaires au plan de relance VNF
17/01/2012	LE PARISIEN	quotidien	Annonce réunion Montereau
19/01/2012	LE PARISIEN	quotidien	Aménagements de la Seine : un débat agité
19/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Industrie et culture : les deux mamelles nogentaises
19/01/2012	AVENIR SEINE	supplément spécial	Le Havre, Rouen, Paris : alliance des trois ports
19/01/2012	AVENIR SEINE	supplément spécial	Petite Seine voir grand...
20/01/2012	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	Un soutien sans réserve au projet Grand gabarit/Les crues plus débattues que le projet GG/De violents remous en Seine et Marne
20/01/2012	LE MONITEUR	hebdomadaire	Seine à grand gabarit : objectif 2019
23/01/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Le débat sur la mise à grand gabarit de la Seine intéresse les Braytois
23/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Des vœux et une année sereine en perspective
23/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Vite vu
25/01/2012	LE PARISIEN	quotidien	Le CG a mis en colère le patron des agriculteurs
25/01/2012	LYONNE RÉPUBLICAINE	quotidien	Les aménagements de la Seine font débat
26/01/2012	LA DÉPÊCHE LE PETIT MEUNIER	hebdomadaire	Naissance d'Haropa
27/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Petite Seine, grand gabarit : le débat suit son cours
27/01/2012	HORIZONS 77	hebdomadaire	Interview représentante du monde agricole sur les débats+ agenda
27/01/2012	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	L'agriculture au coeur des grands projets du territoire
27/01/2012	LYONNE RÉPUBLICAINE	hebdomadaire	Précision sur propos Yves Jégo
30/01/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Le public très attentif aux impacts environnementaux/ Vœux d'Yves Jégo
30/01/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Conseil municipal d'Avant-Les Marcilly
30/01/2012	ROUEN MARITIME	mensuel	Bray/Nogent : les céréaliers soutiennent le projet
Feb-12	L'ECHO NOGENTAIS	mensuel	Nogent met le cap sur le scénario 3
03/02/2012	ASSEMBLÉE NATIONALE		Audition du président de VNF
03/02/2012	HORIZONS 77	hebdomadaire	Agenda
06/02/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Débat public : les élus s'expriment
08/02/2012	LE PARISIEN	quotidien	Agenda
10/02/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Annonce réunion du 16 février
13/02/2012	LA RÉPUBLIQUE DE SEINE ET MARNE	hebdomadaire	Compte-rendu réunion du 17 janvier+ Petite Seine, grand gabarit, les avis divergent + Bilan débats+ annonce dernières réunions
14/02/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Le grand gabarit jette l'ancre à Romilly
15/02/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Barbaise : le scénario 3 choisi
17/02/2012	HORIZONS 77	hebdomadaire	projet des GLDS et du canal à grand gabarit
17/02/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Conseil municipal de la Motte Tilly
18/02/2012	L'EST ECLAIR	quotidien	Après le débat, l'heure de la réflexion puis de la décision
24/02/2012	MAGAZINE CCI DE TROYES	mensuel	Grand gabarit : la CCI s'implique dans le débat
24/02/2012	LA REVUE AGRICOLE DE L'AUBE	hebdomadaire	Vers une arrivée triomphale en juillet ?



Articles parus

DATE	TITRE DU SUPPORT	TITRE DE L'ARTICLE
INTERNET		
18/09/2011	ASSOCIATION NATIONALE DES PLAISANCIERS EN EAUX INTÉRIEURES (ANPEI)	Petite Seine : mise à grand gabarit
06/10/2011	SERVICE NAVIGATION DE LA SEINE	Mise à grand gabarit de la liaison Bray/Nogent-sur-Seine
08/11/2011	ANPEI	Ouverture du débat public
14/11/2011	BLOG D'YVES POEY	Qui l'eut crue ?
10/11/2011	ANPEI	Petite Seine : ouverture du débat physique
10/11/2011	SEINE-ET-MARNE INVEST	Fret fluvial : l'heure du débat... pour la liaison Bray-sur-Seine
10/11/2012	DRAKKAR ONLINE	La mise à grand gabarit entre Bray et Nogent-sur-Seine
11/11/2011	SEINE-ET-MARNE EVOUS.FR	Petite Seine, grand gabarit
14/11/2011	BLOG DE CHRISTOPHE BOUILLON, DÉPUTÉ DE SEINE MARITIME	Transport fluvial : «Il faut redonner la parole aux indigents»
14/11/2011	FRANCE BTP	Verdict sur le canal Bray sur Seine et Nogent sur Seine
15/11/2011	SEINE&MARNE.FR	La Seine au cœur de deux débats publics
17/11/2011	VILLE DE SOURDUN	Actualités
17/11/2011	ANPEI	Petite Seine : Echos du débat public
18/11/2011	MERCURE INFO	Seine à grand gabarit : Deux débats publics et plusieurs centaines de millions d'euros
18/11/2011	FÉDÉRATION DES CHASSEURS DE SEINE ET MARNE	Débat public : Petite Seine grand gabarit
18/11/2011	PROVINS EVOUS	Petite Seine, grand gabarit
22/11/2011	MERCURE INFO	La Seine à grand gabarit donne espoir au fret céréalier
23/11/2011	VILLE DE PARIS	Gestion des inondations, transport fluvial, donnez votre avis
24/11/2011	CCI DE CHAMPAGNE-ARDENNE	Revue de presse
24/11/2011	ASSOCIATION ILE DE FRANCE ENVIRONNEMENT	Les deux projets Crue Seine Bassée et Petite Seine, grand gabarit font l'objet d'un débat public...
24/11/2011	CHAMBRE DE L'AGRICULTURE DE L'AUBE	A noter
24/11/2011	CCI DE TROYES	Agenda
24/11/2011	BLOG ST BRICE INFO RT	Question de gabarit en débat public à Sourdun
29/11/2011	GROUPE FDSEA	Participez aux débats publics «Crue Seine Bassée» et «Petite Seine, Grand Gabarit»
29/11/2011	LA-GLISSOIRE.ORG	Première réunion publique
29/11/2011	ATOME 77	Débat public «Petite Seine, grand gabarit»
29/11/2011	GRANDE SEINE 2015	Le débat public «Petite Seine Grand Gabarit» jette l'ancre à Paris le 8 décembre
29/11/2011	FDSEA SEINE ET MARNE	Participez aux débats publics «Crue Seine Bassée» et «Petite Seine grand gabarit»
09/12/2011	BLOG L'ESPRIT D'ÉQUIPE	Conseil Municipal, j'y étais pour vous
10/12/2011	BLOG LOCKKIPER	La Petite Seine veut se mettre au grand gabarit pour rallier Rouen et le Havre
12/12/2011	ANPEI	
12/12/2011	WWW.DRAKKARONLINE.COM	Débat public Petite Seine grand gabarit
12/12/2011	YLANG YLANG.FR	La Petite Seine veut se mettre au grand gabarit pour rallier Rouen et le Havre
12/12/2011	CHAMBRE RÉGIONALE D'AGRICULTURE DE CHAMPAGNE ARDENNE	Annonce réunion de Troyes
12/12/2011	SEINE ET MARNE INVEST	Fret fluvial : l'heure du débat... pour la liaison Bray-sur-Seine/ Nogent-sur-Seine
13/12/2011	BLOG DE NICOLAS SAINMONT	La Petite Seine veut se mettre au grand gabarit pour rallier Rouen et Le Havre
14/12/2011	CGT EQUIPEMENT ENVIRONNEMENT	La voie d'eau, artère essentielle
15/12/2011	BLOG L'ESPRIT D'ÉQUIPE	Commentaires «conseil municipal»
20/12/2011	BLOG LE ROUTARD	Commentaires sur «Bray-Nogent : mobilisation pour le grand gabarit»
20/12/2011	MERCURE INFO REVUE DE PRESSE DE LA CCI DE TROYES	Bray-Nogent : mobilisation pour le grand gabarit
20/12/2011	ANPEI	Reprise article Est Eclair
21/12/2011	CHAMPAGRICA	Délibération en faveur projet
21/12/2011	FORUM LA GLISSOIRE	Questions sur le projet
1-Jan	LETTRE D'INFORMATION DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE DE CHAMPAGNE-ARDENNE	Annonce réunion 17 janvier
05/01/2012	CCI DE TROYES	Position CCI
06/01/2012	CHAMBRE D'AGRICULTURE DE L'AUBE	Participez au débat
06/01/2012	NATURE ENVIRONNEMENT 77	Débats publics sur l'aménagement de la Bassée et la mise à grand gabarit de la Seine
08/01/2012	BLOG DE L'ASSOCIATION RIVERAINS BORDS DE MARNE	Canal de Chelles : gabarit péniche Freycinet
09/01/2012	WWW.COMMUNE-PONTSURSEINE.FR	Annonce réunion



Articles parus

DATE	TITRE DU SUPPORT	TITRE DE L'ARTICLE
10/01/2012	MERCURE INFO REVUE DE PRESSE DE LA CCI DE TROYES	La Seine à grand gabarit : tout un débat
11/01/2012	WWW.FLUVIALNET.COM	Revue de presse
11/01/2012	WWW.FDSEA77	Agenda
12/01/2012	WWW.FLUVIALNET.COM	Agenda
12/01/2012	MONTEREAU	Agenda
16/01/2012	BLOG «ENSEMBLE POUR RÉUSSIR»	Réunion publique «crue Seine basse et Petite Seine grand gabarit «demain à Montereau
17/01/2012	AGPB	Transport fluvial : soutien des parlementaires au plan de relance de VNF
18/01/2012	AGRIAVIS	FranceAgriMer dit oui à la mise à grand gabarit d'une section de la Seine
18/01/2012	ACTU-ENVIRONNEMENT	Voies Navigables de France signe son contrat d'objectifs et de performance pour 2011/2012
19/01/2012	H2O	Les enjeux environnementaux du projet d'aménagement de la Bassée
19/01/2012	LE MONITEUR.FR	Le contrat d'objectifs et de performances signé par l'Etat et Voies Navigables de France
19/01/2012	LA DEPECHE.FR	Mise à grand gabarit de la Seine jusqu'à Nogent, de gros enjeux pour l'agriculture
19/01/2012	ATOME 77	Projet d'aménagement de la Bassée
19/01/2012	CG DE SEINE ET MARNE	La Seine au cœur de deux débats publics
20/01/2012	BLOG DE L'ÉQUIPE MUNICIPALE DE BRAY SUR SEINE	Mise à grand gabarit de la Seine à Nogent, de gros enjeux pour l'agriculture
19/01/2012	SEINE&MARNE.FR	La Seine au cœur de deux débats publics
23/01/2012	CHAMBRE D'AGRICULTURE DE L'AUBE	L'agriculture au cœur de grands projet de territoires
25/01/2012	BLOG DE L'ÉQUIPE MUNICIPALE DE BRAY SUR SEINE	Le grand gabarit, des débats !
26/01/2012	LA DÉPÊCHE	Naissance d'Haropa
26/01/2012	FLUVIAL.NET	Revue de presse
26/01/2012	REPRISE ARTICLE YONNE RÉPUBLICAINE SUR LE BLOG D'YVES JÉGO	
31/01/2012	CCI CHAMPAGNE ARDENNE	Les grandes entreprises mettent leur expérience au service du territoire
31/01/2012	BLOG DE L'ÉQUIPE MUNICIPALE DE BRAY SUR SEINE	Le grand gabarit suite
03/02/2012	BLOG D'UN CONSEILLER MUNICIPAL DE ROMILLY SUR SEINE	vœu en faveur mise à grand gabarit
03/02/2012	BLOG DE L'ÉQUIPE MUNICIPALE DE BRAY SUR SEINE	Commentaires
03/02/2012	BLOG DE JACQUES PEREUX	Faire confiance au débat démocratique
02/02/2012	MEDIAPART	Reprise avis militants et élus écologistes d'Ile de France
02/02/2012	LA TRIBUNE LIBRE DE BLÉAU	Reprise annonce débats par Nature environnement 77
05/02/2012	FORUM LA GLISSOIRE	Cahier acteurs
06/02/2012	PROVINS EVOUS	Agenda
06/02/2012	NATURE ENVIRONNEMENT 77	Agenda
06/02/2012	SITE VILLE DE PROVINS	Annonce réunion
07/02/2012	SITE DU GROUPE EELV AU CR DE CHAMPAGNE ARDENNE	avis du groupe EELV
09/02/2012	BLOG CHRISTIAN JACOB	
10/02/2012	CONTRIBUTION DU CONSERVATOIRE D'ESPACES NATURELS DE CHAMPAGNE ARDENNE	
13/02/2012	SITE CG 92	Examen des rapports
15/02/2012	SITE DE L'ASSOCIATION NATURE DU NOGENTAIS	Lien vers cahier d'acteur
16/02/2012	BLOG DU PARTI COMMUNISTE DE ROMILLY	Seine à grand gabarit: oui, mais
18/02/2012	BLOG DE L'ÉQUIPE MUNICIPALE DE BRAY SUR SEINE	Commentaires
18/02/2012	FRANCE BTP	Fin du débat public
21/02/2012	BLOG D'UN CONSEILLER MUNICIPAL DE BRAY SUR SEINE	
23/02/2012	LA LETTRE DE L'ENVIRONNEMENT LOCAL	La gestion des crues fait débat
24/02/2012	BLOG DE L'ÉQUIPE MUNICIPALE DE BRAY SUR SEINE	



cndp
Commission particulière
du débat public
Mise à grand gabarit
de la liaison fluviale
Bray/Seine-Nogent/Seine

INFORMATIONS :

Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 PARIS

Tél. : 01 42 19 20 26

Fax : 01 42 19 17 90

Email : contact@debatpublic.fr

Site : www.debatpublic.fr